



**P.Z.E. br. 327**

**HRVATSKI SABOR**

KLASA: 022-03/18-01/52

URBROJ: 65-18-02

Zagreb, 5. travnja 2018.



Hs\*\*NP\*022-03/18-01/52\*65-18-02\*\*Hs

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA  
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA  
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem ***Prijedlog zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona***, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 5. travnja 2018. godine uz prijedlog da se sukladno članku 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora predloženi Zakon donese po hitnom postupku.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj uskladenosti 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 Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, dr. sc. Nikolinu Brnjac, mr. sc. Maju Markovčić Kostelac i Tomislava Mihotića, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te Marija Madunića i dr. sc. Alena Gospočića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.

**PREDSJEDNIK**  
  
**Gordan Jandroković**



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

**Klasa: 022-03/17-01/133**

**Urbroj: 50301-27/25-18-7**

**Zagreb, 5. travnja 2018.**

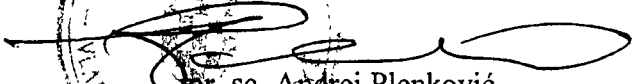
**PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA**

**Predmet: Prijedlog zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona**

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članaka 172., 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16, 69/17 i 29/18), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

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

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, dr. sc. Nikolinu Brnjac, mr. sc. Maju Markovčić Kostelac i Tomislava Mihotića, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te Marija Madunića i dr. sc. Alena Gospočića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.

**PREDSJEDNIK**  
  
Mr. sc. Andrej Plenković

**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

---

**PRIJEDLOG ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

---

**Zagreb, travanj 2018.**

## **PRIJEDLOG 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**

#### **Ocjena stanja**

Sektor cestovnog prijevoza od osamostaljenja Republike Hrvatske do danas, a posebno tijekom članstva Republike Hrvatske u Europskoj uniji, kada je došlo do potpune valorizacije prometnog položaja naše zemlje u sklopu europskih prometnih tokova, najvažniji je segment prometnog sustava u rješavanju mobilnosti, kako u teretnom, tako i u putničkom prometu. Većina prijevoznih potreba se zadovoljava upravo javnim cestovnim prijevozom, a ne treba zanemariti niti veliki broj gospodarskih subjekata koji obavljaju prijevoz za vlastite potrebe ili se bave drugim djelatnostima vezanim za cestovni prijevoz (pružanje kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, agencijska djelatnost u cestovnom prijevozu i sl.). Također, sektor cestovnog prijevoza doživljava stalni tehnološki i tehnički razvoj, prvenstveno uslijed uporabe suvremenih informacijskih tehnologija. Sukladno dokumentima prometne politike Europske unije i strateškim razvojnim dokumentima prometnog sustava Republike Hrvatske do 2030. godine, potrebno je uvažiti realne okolnosti prijevozne ponude i potražnje na prometnom tržištu te dodatno deregulirati i liberalizirati prijevozno tržište u cestovnom prometu, te olakšati pristup na to tržište. Implementacija europskog prometnog prava u domaći pravni okvir nametnula je potrebu dodatnog uređenja pojedinih pitanja koja dosadašnjim propisima nisu bila adekvatno riješena (npr. obavljanje autotaksi prijevoza, iznajmljivanje vozila s vozačem, povremeni prijevoz, prijevoz tereta i osoba za vlastite potrebe i sl.), prvenstveno glede pojave novih oblika prijevoza, rješavanja problema skokovitog porasta prijevozne potražnje tijekom ljetne turističke sezone, te uređenja pratećih djelatnosti u sektoru cestovnog prijevoza. Postojeći zakonski okvir također nije usklađen s odredbama europske pravne regulative glede odgovornosti za kršenje zakonskih propisa, a posebice onih koji reguliraju pristup u djelatnost (licencije) i onih koji mogu predstavljati razlog za oduzimanje dobrog ugleda prijevoznika ili odgovornih osoba prijevoznika, a time i razlog za oduzimanje odgovarajuće licencije, čime pravna osoba ili fizička osoba - obrtnik gubi status prijevoznika.

#### **Osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom**

Prijedlogom zakona 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 tereta i osoba za vlastite potrebe kao i nadležnosti tijela zaduženih za provedbu i nadzor nad provedbom ovoga zakona.

Glavni ciljevi koji se žele postići Prijedlogom zakona su uređenje prijevoznog tržišta i pristupa na tržište u cestovnom prijevozu tereta i putnika, uređenje pratećih djelatnosti vezanih za cestovni prijevoz, usklađivanje domaćeg pravnog okvira s uredbama i direktivama Europske unije te uvažavanje novih trendova u prijevoznj ponudi.

Među osnovnim pitanjima koja se uređuju Prijedlogom zakona su novi instituti vezani prvenstveno za uređenje tržišta prijevoza putnika. Pritom ističemo liberalizaciju tržišta autotaksi prijevoza putnika, uvođenje mikroprijevoza te reguliranje sustava integriranog prijevoza putnika. Na takav način očekuju se sljedeće pozitivne posljedice: poticanje zapošljavanja i samozapošljavanja u sektoru cestovnog prijevoza, prvenstveno u dijelu autotaksi prijevoza, uspješno rješavanje problema nerentabilnosti pojedinih polazaka u javnom prijevozu putnika kroz organizaciju i provedbu mikroprijevoza te povezivanje različitih prometnih grana kroz jedinstveni tarifni, tehnološki i organizacijski sustav integriranog prijevoza putnika.

Na takav način će se sustav javnog prijevoza učiniti dostupnijim, kvalitetnijim i ekonomski prihvatljivijim krajnjim korisnicima, odnosno građanima kao putnicima koji koriste prijevoz.

### **Posljedice koje će donošenjem zakona proisteći**

Donošenjem Prijedloga zakona omogućit će se realizacija Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske od 2017. do 2030. godine u dijelu cestovnog prijevoza putnika i tereta i ostalih djelatnosti u cestovnom prometnom sektoru.

Također će se izvršiti preuzimanje europske pravne stečevine u dijelu cestovnog prijevoza tereta i putnika, pri čemu posebno se ističe prelazak sa sustava dozvola za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na sustav obavljanja javnog cestovnog županijskog prijevoza putnika kao javne usluge temeljem ugovora između prijevoznika i tijela područne (regionalne) samouprave kao lokalno nadležnog tijela.

Prijevozno tržište autotaksi prijevoza putnika će se liberalizirati, što će potaknuti uspostavu kvalitetnije, dostupnije i ekonomski prihvatljivije usluge za putnike, kao posljedica ukidanja odredbi o mogućem ograničenju broja dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza putnika na području pojedinih jedinica lokalne samouprave te davanja mogućnosti da autotaksi prijevoznik može obavljati djelatnost ne samo na području one jedinice lokalne samouprave u kojoj ima sjedište, odnosno prebivalište, čime će se osigurati poduzetničke slobode u smislu davanja mogućnosti prijevoznicima da posluju tamo gdje vide vlastiti gospodarski interes.

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

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

#### **IV. PRIJEDLOG ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU**

Sukladno odredbi članaka 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16, 69/17 i 29/18), predlaže se donošenje ovoga zakona po hitnom postupku obzirom da se radi o osobito opravdanim razlozima.

Osobito opravdani razlozi za donošenje ovoga zakona po hitnom postupku su uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prijevozu putnika i tereta prije početka glavne turističke sezone na način da se posebno uređuje djelatnost obavljanja autotaksi prijevoza putnika, djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem kao posebni oblik prijevoza u cestovnom prometu te povremeni prijevoz, a upravo će navedeni oblici prijevoza biti nositelji javnog prijevoza putnika u funkciji turizma čime će se osigurati dodatni kvantitativni i kvalitativni elementi turističke ponude. Uređuje se također i pitanje prijevoza putnika za vlastite potrebe, posebice kod turističkih agencija gdje je prijevoz dio šire turističke usluge, kao i prijevoza tereta za vlastite potrebe kao logističke potpore turizmu i drugim gospodarskim granama, u smislu opskrbe i distribucije robe. Ovime se želi naglasiti da dugogodišnja pozitivna kretanja u djelatnosti turizma u Republici Hrvatskoj moraju biti popraćena odgovarajućim prometnim sustavom, posebice u sektoru cestovnog prometa i prijevoza.

Ovim Prijedlogom zakona se osiguravaju pretpostavke za provedbu četiri uredbe Europske unije, od kojih se posebno izdvajaju Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007.) te Uredba 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.), a koje je potrebno implementirati u skladu s definiranim rokovima u samim uredbama.

Osobit razlog za donošenje ovoga zakona po hitnom postupku je potpuna reforma županijskog linijskog prijevoza putnika, prelaskom sa sustava dozvola za prijevoz na sustav prijevoza kao gospodarske javne usluge, sukladno upravo Uredbi (EZ) 1370/2007 o tržištu cestovnog i željezničkog prijevoza putnika te reforma autotaksi prijevoza putnika, kojom se smanjuju dosadašnje administrativne i financijske barijere te liberalizira pristup na prijevozno tržište. Reformom sustava županijskog linijskog prijevoza stvorit će se pravni okvir za rješavanje problema nerentabilnih linija (primjer nedavnog ukidanja većeg broja polazaka na području Osječko-baranjske županije) te će se dati doprinos zaustavljanju daljnjih negativnih demografskih kretanja s aspekta prometne povezanosti. Isto će se osigurati i kroz sustav mikroprijevoza te integriranog prijevoza putnika kao jedinstvenog organizacijskog, tehničko - tehnološkog i tarifnog sustava prijevoza.

Problemi u praksi (već navedeni primjer ukidanja autobusnih linija na području istočne Hrvatske, poslovanje UBER-a u Republici Hrvatskoj) potvrđuju potrebu njihovog što žurnijeg rješavanja, za što će se donošenjem ovoga zakona utvrditi pravni okvir.

Također, početkom turističke sezone, kada skokovito poraste razina prijevozne potražnje, uz sada neriješena pitanja, kao posljedica nedonošenja ovoga zakona nastavila bi se negativna tržišna kretanja na prijevoznom tržištu također i u formi obavljanja prijevoza putnika osobnim automobilima bez potrebnih licencija i dozvola, a što bi produbilo negativna događanja u prijevozu putnika. Naime, postupanjem nadležnih inspekcijskih službi te presudama nadležnih prekršajnih sudova utvrđeno je kako na tržištu prijevoza putnika osobnim automobilima posluje velik broj fizičkih i pravnih osoba koje imaju sklopljen ugovor za korištenje aplikacije UBER, međutim koristeći predmetnu aplikaciju prijevoz obavljaju protuzakonito, bez potrebnih licencija i dozvola. Kako broj nelegalnih prijevoznih aktivnosti u tom smislu raste, isto je potrebno zaustaviti i spriječiti utvrđivanjem adekvatnog zakonskog okvira što se i čini ovim zakonom.

Isto tako, zbog daljnjih negativnih demografskih trendova, a posebno završetkom školske nastave kada pada razina prijevozne ponude u županijskom prijevozu putnika, postoji realna opasnost da pojedini slabije naseljeni krajevi i ruralna područja ostanu bez javnog prijevoza, što bi se spriječilo usvajanjem zakonskih odredbi o mikroprijevozu. Naime, mikroprijevoz kao novi zakonski institut, nudi jedinicama lokalne samouprave mogućnost rješavanja pitanja javnog prijevoza putnika u uvjetima smanjene prijevozne potražnje, na način da jedinice lokalne samouprave sklapanjem ugovora i dogovorom modela financiranja takvog prijevoza osiguravaju minimum prijevozne ponude korištenjem osobnih automobila i minibusa.

## KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU

### 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 Zakon se ne primjenjuje na javni prijevoz tereta i prijevoz tereta za vlastite potrebe vozilima čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3.500 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 uredbama 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.) i
2. Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (Tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4.2.2006.).

## ***Nadležnost za provedbu pravnih akata Europske unije***

### **Članak 3.**

Nadležno tijelo za provedbu pravnih akata Europske unije iz članka 2. ovoga Zakona je ministarstvo nadležno za promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo).

### ***Opći pojmovi***

### **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 prihvat i otpremanje autobusa i putnika u javnom cestovnom prijevozu, koji mora ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom i na temelju Zakona donesenim pravilnikom
3. „*autobusno stajalište*“ je posebno izgrađena i/ili označena prometna površina određena za zaustavljanje autobusa, koja omogućava sigurni ulazak, odnosno izlazak putnika u/iz vozila
4. „*centar za osposobljavanje vozača*“ je ustanova koja na temelju rješenja Ministarstva, uz ispunjene uvjeta propisanih ovim Zakonom i na temelju Zakona donesenim podzakonskim propisima, provodi programe stjecanja početne kvalifikacije i periodičke 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 elektronska 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 značajnijim usputnim autobusnim kolodvorima po itinereru 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. „*itinerer*“ je akt koji 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 najmoprincu (turistička ili putnička agencija, hotel, agent u cestovnom prijevozu) staviti na raspolaganje osobni automobil kategorije M1 visoke klase koje 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 obračunata 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, s ciljem 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, ukoliko 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, kojeg 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, na način da su i mjesto utovara/ukrcaja i mjesto istovara/iskrcaja u tom prijevozu na području Republike Hrvatske, te isti takav prijevoz ukoliko 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 voznih redova
29. „*međunarodni linijski prijevoz*“ je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i drugih država, a koji se obavlja u skladu s izdanom dozvolom
30. „*Nacionalni registar cestovnih prijevoznika*“ je jedinstvena nacionalna evidencija svih podataka o prijevoznicima i svih drugih podataka vezanih za obavljanje djelatnosti u cestovnom prometu iz ovoga Zakona, koju u elektroničkom obliku vodi Ministarstvo, sukladno Uredbi (EZ) br. 1071/2009, Uredbi (EU) 1213/2010 i Odluci Komisije iz članka 2. stavka 1. podstavka 6. ovoga Zakona, te sukladno drugim odredbama ovoga Zakona
31. „*opći uvjeti prijevoza*“ su akt kojeg 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 dr.), 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 kojeg 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 u slučajevima 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 samo u slučaju da ne postoji odgovarajući javni linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, 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 osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz
38. „prijava prijevoza za vlastite potrebe“ je isprava koju izdaje ured državne uprave u županiji ili upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za promet, 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 kojeg nenaplatno i nekomercijalno 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 unutarnjem i 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 prvenstveno u komunalnom prijevozu putnika, a samo iznimno i u drugim oblicima prijevoza putnika propisanim ovim Zakonom
48. „*Registar profesionalnih vozača*“ je elektronička evidencija podataka o profesionalnim vozačima koja se vodi kao sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika, a koja najmanje sadrži: osobne podatke o vozačima i vozačkim dozvolama sukladno posebnim propisima koji reguliraju zaštitu osobnih podataka i izdavanje vozačkih dozvola, podatke o stečenoj početnoj kvalifikaciji i periodičkoj izobrazbi, podatke o radnom iskustvu i dosadašnjim poslodavcima i sadašnjem poslodavcu, podatke o počinjenim prekršajima u prometu i prijevozu te ostale podatke o profesionalnim vozačima u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj, a koji se mogu voditi na način utvrđen posebnim propisima o zaštiti osobnih podataka i u skladu s tim propisima
49. „*relacija*“ je udaljenost između bilo kojih dvaju mjesta na liniji, koja su u voznom redu označena kao autobusni kolodvori, putnički terminali, odnosno autobusna stajališta
50. „*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
51. „*skup vozila*“ je sklop jednog vučnog vozila i najmanje jedne prikolice ili poluprikolice

52. „*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
53. „*teretni kolodvor*“ je objekt za prihvata i otpremanje teretnih motornih vozila koji mora ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom
54. „*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
55. „*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
56. „*treće države*“ su sve države koje nisu članice Europske unije
57. „*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
58. „*upravitelj prijevoza*“ je fizička osoba zaposlena u tvrtci ili sama fizička osoba - obrtnik ili druga fizička osoba koja temeljem određenog ugovora stvarno i trajno upravlja obavljanjem prijevozničke djelatnosti te tvrtke
59. „*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 kojeg donosi ministar
60. „*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
61. „*vozni red*“ je pisani akt koji najmanje sadrži: naziv prijevoznika, naziv linije na kojoj se obavlja prijevoz, vrstu linije, redosljed 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



62. „*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 elektronskom obliku, a dokaz je sklopljenog ugovora o prijevozu, sklopljene police osiguranja tijekom prijevoza te plaćene naknade za prijevoz
63. „*Zajednica*“ je Europska unija, i
64. „*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.

## **II. UVJETI OBAVLJANJA DJELATNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZA ZA VOZAČE I VOZILA**

### *Stručna osposobljenost vozača*

#### **Članak 5.**

(1) Vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država koji su zaposleni u tvrtkama s poslovnim nastanom u državi članici ili za njih rade i obavljaju cestovni prijevoz javnim cestama u Republici Hrvatskoj, moraju steći početnu kvalifikaciju i redovito se osposobljavati kroz obveznu periodičku izobrazbu, ako upravljaju vozilima za koja je potrebna:

- vozačka dozvola kategorije C1, C1E, C ili CE ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovrijedna, i
- vozačka dozvola kategorije D1, D1E, D ili DE ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovrijedna.

(2) Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika i koji obavljaju djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem kao posebni 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 i osposobljavati se kroz obveznu periodičku izobrazbu sukladno odredbama stavka 1. podstavka 2. ovoga članka, odnosno prema nastavnom planu i programu za vozače vozila za koja je potrebna vozačka dozvola kategorija D1, D1E, D ili DE ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovrijedna.

(4) Vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država koji su zaposleni u tvrtkama s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj ili za njih rade, a koji su stekli početnu kvalifikaciju i periodičku izobrazbu te koji upravljaju vozilima za koja su potrebne vozačke dozvole kategorija iz stavka 1. ovoga članka i vozači iz stavaka 2. i 3. ovoga članka obvezno se upisuju u Registar profesionalnih vozača.

(5) 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.**

Iznimno od obveze iz članka 5. stavaka 1., 2. i 3. ovoga Zakona oslobođeni su vozači vozila:

- a) čija najveća brzina kretanja ne prelazi 45 km/h
- b) koja koriste ili su pod nadzorom oružanih snaga, civilne zaštite, vatrogasnih službi i snaga odgovornih za održavanje javnog reda i mira
- c) koja se koriste za provjeru na cesti radi tehničkog razvoja, popravaka ili održavanja te novih ili prenamijenjenih vozila koja još nisu puštena u uporabu
- d) koja se koriste u izvanrednim stanjima ili su stavljena na raspolaganje spasilačkim službama
- e) koja se koriste za obuku vozača
- f) koja se koriste za prijevoz za osobne potrebe i
- g) kojima se prevozi materijal ili oprema koju vozač koristi tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost.

### ***Početna kvalifikacija***

#### **Članak 7.**

(1) Početna kvalifikacija, osim početne kvalifikacije iz članka 5. stavka 2. ovoga Zakona, stječe se:

- provjerom znanja, vještina i sposobnosti ili
- ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija.

(2) Provjera znanja, vještina i sposobnosti sastoji se od teoretskog i praktičnog dijela ispita. Nakon položena oba dijela ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama (u daljnjem tekstu: SSO o početnim kvalifikacijama).

(3) Obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje „vozač motornog vozila“ smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje „vozač motornog vozila“ se smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

(4) Ubrzano stjecanje početnih kvalifikacija obuhvaća pohađanje tečaja i provjeru znanja. Nakon položenog ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o ubrzanim početnim kvalifikacijama (u daljnjem tekstu: SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama).

(5) Od obveze stjecanja početne kvalifikacije izuzeti su:

- a) vozači koji posjeduju vozačku dozvolu kategorija D1, D1E, D ili DE ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu do 10. rujna 2008. godine
- b) vozači koji posjeduju vozačku dozvolu kategorije C1, C1E, C ili CE ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu do 10. rujna 2009. godine
- c) vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju „vozač motornog vozila“, izdanu do 1. srpnja 2013. godine i
- d) vozači koji su stekli odgovarajuću početnu kvalifikaciju sukladno odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 82/13).

(6) Za stjecanje početne kvalifikacije nije potrebno prethodno imati odgovarajuću vozačku dozvolu, ali se ista mora steći do početka izvođenja obuke samostalne vožnje, odnosno do početka provođenja praktičnog dijela ispita.

(7) Početna kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga Zakona sastoji se od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa. Nakon položenog ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama.

(8) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.

### ***Stjecanje prava na upravljanje vozilom***

#### **Članak 8.**

(1) Vozači vozila namijenjenih za obavljanje prijevoza tereta mogu upravljati vozilom:

- a) od 18 godina starosti:
  - vozilom C i CE kategorije, ako imaju SSO o početnim kvalifikacijama i
  - vozilom kategorije C1 i C1E ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama
- b) od 21 godine starosti, vozilom kategorije C i CE ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama.

(2) Vozači vozila namijenjenih za obavljanje prijevoza putnika mogu upravljati vozilom:

a) od 21 godine starosti:

- vozilom kategorije D i DE ako imaju SSO o početnim kvalifikacijama
- vozilom kategorije D1 i D1E te vozilom kategorija D i DE kojim se obavlja javni linijski ili posebni linijski prijevoz putnika na relacijama do 50 km, ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i
- vozilom kategorije B kojim se obavlja bilo koji dopušteni oblik javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu za tu kategoriju vozila, ako imaju SSO o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama

b) od 23 godine starosti vozilom kategorije D i DE, ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama.

(3) Vozači iz stavka 1. ovoga članka koji obavljaju prijevoz tereta i imaju SSO o početnim kvalifikacijama za jednu od kategorija iz stavka 1. ovoga članka, oslobođeni su obveze stjecanja početnih kvalifikacija za sve druge kategorije vozila iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Vozači iz stavka 2. ovoga članka koji obavljaju prijevoz putnika i imaju SSO o početnim kvalifikacijama za jednu od kategorija iz stavka 2. ovoga članka, oslobođeni su obveze stjecanja početnih kvalifikacija za sve druge kategorije vozila iz stavka 2. ovoga članka, osim vozača koji su stekli početnu kvalifikaciju za vozila B kategorije, koji da bi upravljali vozilima kategorija D i DE ili D1 i D1E moraju steći početnu kvalifikaciju za vozila te kategorije.

(5) Vozači koji obavljaju prijevoz tereta, a žele obavljati prijevoz putnika i obrnuto, te posjeduju SSO o početnim kvalifikacijama, ne moraju prolaziti provjeru znanja iz zajedničkog dijela programa za stjecanje početne kvalifikacije, već samo posebni dio za prijevoz putnika, odnosno za prijevoz tereta.

(6) Domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije ne smije dopustiti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema pravo upravljati tim vozilom u skladu s ovim člankom.

### ***Periodička izobrazba***

#### **Članak 9.**

(1) Periodička izobrazba sastoji se od obuke kojom se vozačima koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama, SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i vozačima koji su izuzeti obveze stjecanja početne kvalifikacije sukladno odredbama članka 7. stavka 5. ovoga Zakona, osigurava dopuna znanja potrebnih za njihov rad, posebno glede povećanja sigurnosti u cestovnom prometu, primjene načela defanzivne vožnje i racionalizacije potrošnje goriva te smanjenja onečišćenja okoliša.

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

(3) Periodičku 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 o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama ili SSO o prethodnoj periodičkoj 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. godine, 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 periodičkoj izobrazbi, a koji su dulje od pet godina prestali obavljati poslove vozača, prije početka ponovnog obavljanja poslova vozača dužni su proći periodičku izobrazbu.

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

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

### ***Sadržaj programa izobrazbe i cijena provedbe programa izobrazbe***

#### **Članak 10.**

(1) U Republici Hrvatskoj početne kvalifikacije stječu vozači državljani država članica koji u Republici Hrvatskoj imaju prebivalište/boravište.

(2) U Republici Hrvatskoj početne kvalifikacije stječu i vozači državljani trećih država, ako su zaposleni u tvrtkama s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj, odnosno ako za njih rade.

(3) Vozači koji imaju prebivalište/boravište u Republici Hrvatskoj prolaze periodičku izobrazbu u Republici Hrvatskoj.

(4) U Republici Hrvatskoj periodičku izobrazbu mogu stjecati i vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država koji u Republici Hrvatskoj imaju prebivalište/boravište ili u njoj rade.

(5) Ministar pravilnikom propisuje nastavni plan i program početne i periodičke izobrazbe vozača za pojedine kategorije vozila, način provođenja provjere znanja za početne kvalifikacije vozača, izdavanje SSO o početnim kvalifikacijama, SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i SSO o periodičkoj izobrazbi, vođenje evidencije te izgled obrasca SSO o početnim kvalifikacijama, SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i SSO o periodičkoj izobrazbi, sadržaj obvezne stručne literature te postupak odobravanja stručne literature.

(6) Ministar pravilnikom iz stavka 5. ovoga članka propisuje program i sadržaj ispita za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem.

(7) Ministar pravilnikom iz stavka 5. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe.

### *Centri za osposobljavanje vozača i Ispitni centri*

#### **Članak 11.**

(1) Programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe vozača provode pravne osobe i fizičke osobe - obrtnici koje za to rješenjem ovlasti Ministarstvo.

(2) Pravne osobe i fizičke osobe - obrtnici iz stavka 1. ovoga članka (u daljnjem tekstu: Centri za osposobljavanje vozača) mogu dobiti ovlaštenje za provođenje programa za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe ako imaju:

- a) nastavni plan (ako je propisan) i program za stjecanje početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe, kojim se utvrđuju nastavni sadržaji, plan provedbe izrađen sukladno minimalnim zahtjevima i sadržajima izobrazbe za početnu kvalifikaciju i provedbu periodičke izobrazbe i propisan pravilnikom iz članka 10. stavka 5. ovoga Zakona
- b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka, sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera i sa stečenim pedagoškim kompetencijama koje se dokazuju potvrdom ustanove koja je ovlaštena za provedbu programa za njihovo stjecanje te sa najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije
- c) u vlasništvu ili zakupu najmanje po jedno motorno vozilo kategorija C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ili DE opremljeno za osposobljavanje
- d) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju će se provoditi program za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe pri čemu vozila moraju ispunjavati zahtjeve za ispitna vozila utvrđena posebnim propisima

- e) u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijam kandidata, površine najmanje 8 m<sup>2</sup>, propisno opremljenu učionicu za provedbu teorijskog dijela osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, pri čemu se za svakog kandidata mora osigurati najmanje 1,5 m<sup>2</sup> radne površine, a za predavača najmanje 8 m<sup>2</sup> radne površine, u sjedištu Centra za osposobljavanje vozača ili u dislociranom mjestu izvođenja nastave
- f) u vlasništvu ili zakupu nastavna sredstva i pomagala za izvođenje programa početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe, informatičku opremu i program za realizaciju teorijskog dijela osposobljavanja (računalo i projektor u učionici, „magičnu“ ploču, ploču s listovima, pisala za ploče, sheme pojedinih sklopova vozila i/ili originalne ili umanjene modele sklopova vozila, analogni i digitalni tahograf te stručnu literaturu koja obuhvaća sva tematska područja utvrđena programom iz točke a) ovoga stavka, a koja je odobrena u skladu s odredbama ovoga Zakona i pravilnika iz članka 10. stavka 5. ovoga Zakona
- g) računalnu opremu za ostvarivanje informatičke povezanosti i
- h) u vlasništvu ili zakupu prometno vježbalište, izvedeno sa suvremenim kolničkim zastorom (asfalt, beton) i propisno označeno, površine najmanje 1.500 m<sup>2</sup> i dimenzija najmanje 25 m širine i 60 m duljine, na kojem je moguća provedba praktičnog dijela osposobljavanja.

(3) Ministarstvo će rješenjem ukinuti rješenje o davanju ovlaštenja za provedbu programa za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe Centru za osposobljavanje vozača koji prestane ispunjavati uvjete iz stavka 2. ovoga članka ili ako stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe ne provodi u skladu s ovim Zakonom i podzakonskim aktima.

(4) Protiv rješenja iz stavaka 1. i 3. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(5) Ispitni centri provode teorijski i praktični ispit za stjecanje početne kvalifikacije iz članka 7. ovoga Zakona i izdaju odgovarajuću potvrdu o stečenoj stručnoj osposobljenosti (SSO). Ispitne centre osnivaju Hrvatska gospodarska komora, Hrvatska obrtnička komora, Hrvatski auto klub i druge pravne osobe.

(6) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 5. ovoga Zakona propisuje najvišu cijenu polaganja ispita za stjecanje početne kvalifikacije vozača u Ispitnim centrima, osim kada se ispit polaže sukladno odredbama članka 7. stavka 3. ovoga Zakona.

(7) Na osnivanje Ispitnih centara odgovarajuće se primjenjuju odredbe stavaka 1., 3. i 4. ovoga članka.

(8) Centri za osposobljavanje vozača i Ispitni centri dužni su obavljati povjerene im poslove u skladu s izdanim rješenjem, ovim Zakonom i podzakonskim propisima donesenim na temelju ovoga Zakona.

(9) Rješenja o davanju ovlasti za obavljanje poslova Centra za osposobljavanje vozača i Ispitnog centra upisuju se u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

(10) Srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju „vozač motornih vozila“ i koje ispunjavaju uvjete propisane ovim Zakonom imaju status ispitnog centra i obavljaju poslove sukladno odredbama stavka 5. ovoga članka.

(11) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 5. ovoga Zakona propisuje način osnivanja i rada Ispitnih centara i način provedbe ispita iz članka 7. stavaka 2., 4. i 7. ovoga Zakona.

### ***Oznaka stečene stručne osposobljenosti EU na vozačkim dozvolama***

#### **Članak 12.**

(1) Policijska uprava nadležna za izdavanje vozačke dozvole na temelju SSO iz članka 7. stavaka 2. i 4. i SSO iz članka 9. stavka 2. ovoga Zakona, označit će sukladno članku 8. stavcima 1. i 2. podstavku a) točkama 1. i 2. i podstavku b) ovoga Zakona, kodom Europske unije odgovarajuće kategorije vozila kojima vozač smije upravljati odnosno te podatke će unijeti u vozačku dozvolu vozača.

(2) Oznaka koda Europske unije na vozačkim dozvolama ili kvalifikacijska kartica vozača koju je izdalo nadležno tijelo druge države članice, dokaz su stručne osposobljenosti vozača i vozač koji obavlja cestovni prijevoz mora imati istu oznaku upisanu u svoju vozačku dozvolu ili kvalifikacijsku karticu vozača.

(3) Svjedodžbe i druge isprave nadležnih tijela iz trećih država priznaju se kao dokaz stečene stručne osposobljenosti vozača, samo ako je to utvrđeno međunarodnim ugovorom.

(4) Vozači koji su državljani trećih država i koji su zaposleni u tvrtki s poslovnim nastanom u državi članici ili za nju rade, a upravljaju vozilom za obavljanje prijevoza tereta, posjedovanje početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe dokazuju potvrdom za vozače iz članka 30. ovoga Zakona.

(5) Vozači koji su državljani trećih država i koji su zaposleni u tvrtki s poslovnim nastanom u državi članici ili za nju rade, a upravljaju vozilom za obavljanje prijevoza putnika, posjedovanje početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe dokazuju:

- kodom Europske unije na vozačkoj dozvoli, ili
- kvalifikacijskom karticom vozača koja je označena kodom Europske unije, ili
- nacionalnom svjedodžbom čiju valjanost države članice uzajamno priznaju na svom teritoriju.

(6) Vozači prilikom obavljanja prijevoza moraju kod sebe imati i na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor moraju pokazati važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije.

(7) Vozači koji iz bilo kojeg razloga ne mogu dokazati stečenu stručnu osposobljenost kodom Europske unije ili na drugi način propisan odredbama ovoga članka, moraju prilikom obavljanja prijevoza kod sebe imati i na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor moraju pokazati SSO o početnoj kvalifikaciji i SSO o periodičkoj izobrazbi.



***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 koji reguliraju sigurnost prometa na cestama i registraciju 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 potvdama. Stručna organizacija koja ih je izdala, izdane potvrde upisuje u Bazu podataka o izdanim potvdama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

(5) Potvrda da vozilo zadovoljava posebne uvjete iz stavka 1. ovoga članka se tijekom obavljanja prijevoza mora 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.

**III. LICENCIJE**

**III.a LICENCIJE ZA OBAVLJANJE PRIJEVOZA PUTNIKA I TERETA U  
UNUTARNJEM CESTOVNOM PROMETU**

***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 ured državne uprave u županiji, odnosno upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za poslove prometa, prema sjedištu/prebivalištu prijevoznika.

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

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

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

1. prijevoz pošte kao javne uslugu
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 3.500 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 licencija se upisuju u Bazu podataka o izdanim licencijama i izvodima iz licencija koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

(6) Licencija i izvod iz licencije se može izdati u elektronskom 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 je dužan 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 će unijeti 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.

### ***Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz***

#### **Članak 15.**

Licenciju za unutarnji prijevoz može dobiti fizička osoba-obrtnik ili pravna osoba ako:

1. ima dobar ugled
2. ima financijsku sposobnost
3. ispunjava uvjet stručne osposobljenosti
4. ispunjava uvjet tehničke sposobnosti na način da je vlasnik najmanje jednog registriranog motornog vozila za pojedine vrste prijevoza za koju vrstu prijevoza traži licenciju, ili ako ima pravo na upotrebu tog vozila na osnovi sklopljenog ugovora o zakupu ili leasingu, ugovora o podzakupu ili ugovora o najmu
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 i
6. ima poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj.

#### ***Dobar ugled***

#### **Članak 16.**

(1) Dobar ugled, u smislu ovoga Zakona, nema pravna osoba ili upravitelj prijevoza u pravnoj osobi te fizička osoba - obrtnik ili druga fizička osoba:

- koja je pravomoćnom presudom proglašena krivom za počinjenje kaznenog djela protiv radnih odnosa i socijalnog osiguranja (Glava XII. Kaznenog zakona), okoliša (Glava XX. Kaznenog zakona), opće sigurnosti (Glava XXI. Kaznenog zakona), sigurnosti prometa (Glava XXII. Kaznenog zakona), imovine (Glava XXIII. Kaznenog zakona), gospodarstva (Glava XXIV. Kaznenog zakona), kaznenog djela krivotvorenja (Glava XXVI. Kaznenog zakona) ili zbog kaznenog djela povrede službene dužnosti (Glava XXVIII. Kaznenog zakona)
- kojoj je izrečena zaštitna mjera zabrane obavljanja djelatnosti cestovnog prijevoza ili
- koja je osuđena za druga kaznena djela na kaznu zatvora.

(2) Dobar ugled, u smislu ovoga Zakona, također nema osoba koja je u zadnje tri godine do dana podnošenja zahtjeva za izdavanje licencije pravomoćnom presudom prekršajnog suda ili pravomoćnim prekršajnim nalogom nadležnog tijela, više od dva puta bila kažnjena za teži prekršaj povezan s obavljanjem djelatnosti cestovnog prijevoza putnika ili tereta, teži prekršaj iz područja sigurnosti cestovnog prometa, prijevoza opasnih tvari, nezakonitog rada i zapošljavanja, nelojalne konkurencije, odnosno za postupanja u suprotnosti s odredbama međunarodnih ugovora.

(3) Težim prekršajem iz stavka 2. ovoga članka smatra se prekršaj za koji je zakonom propisana novčana kazna za pravnu osobu i fizičku osobu - obrtnika u iznosu od najmanje 35.000,00 kuna, odnosno za odgovornu osobu ili drugu fizičku osobu u iznosu od najmanje 20.000,00 kuna.

(4) Iznimno od stavka 3. ovoga članka, za prijevoznike koji obavljaju autotaksi prijevoz putnika, težim prekršajem iz stavka 2. ovoga članka smatra se prekršaj za koji je zakonom propisana novčana kazna za pravnu osobu i fizičku osobu - obrtnika u iznosu od najmanje 25.000,00 kuna, odnosno za odgovornu osobu ili drugu fizičku osobu u iznosu od najmanje 10.000,00 kuna.

(5) Dobar ugled, u smislu ovoga Zakona, osoba iz stavka 1. ovoga članka iznova stječe nastupanjem rehabilitacije, sukladno posebnim propisima koji reguliraju prekršajnu i kaznenu odgovornost pravnih i fizičkih osoba.

(6) Prilikom ocjene dobrog ugleda primjenjuje se metodologija izračuna učestalosti ponavljanih povreda ovisno o broju vozača s kojima upravlja upravitelj prijevoza, sukladno odredbama Priloga II. iz Uredbe Komisije (EU) 2016/403, te odredbi članka 6. stavka 2. točke a) Uredbe (EZ) br. 1071/2009.

### ***Priznavanje dokaza o dobrom ugledu***

#### **Članak 17.**

(1) Pravna osoba ili fizička osoba - obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj, odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba s prebivalištem u Republici Hrvatskoj, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koje po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu.

(2) Kao dokaz dobrog ugleda priznaju se dokumenti iz članka 19. Uredbe (EZ) br. 1071/2009.

(3) Isprave iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, prilikom podnošenja zahtjeva za izdavanje ili produljenje (obnovu) licencije, ne smiju biti starije od tri mjeseca od dana njihova izdavanja.

## ***Financijska sposobnost***

### **Članak 18.**

(1) Smatra se da financijsku sposobnost u skladu s ovim Zakonom ima domaći prijevoznik ako ima na raspolaganju imovinu u visini od najmanje 9.000 eura za prvo vozilo, te 5.000 eura za svako sljedeće vozilo, računajući u kunsjoj protuvrijednosti, prema važećem tečaju Europske središnje banke (ECB) objavljenom u Službenom listu Europske unije.

(2) Iznimno od odredbi stavka 1. ovoga članka, za ishodovanje licencije za obavljanje prijevoza putnika s vozilima koja osim sjedala vozača imaju najviše osam sjedala (osobni automobili kategorije M1), smatra se da domaći prijevoznik ima financijsku sposobnost ako ima na raspolaganju imovinu u visini od najmanje 3.000 eura za prvo vozilo, te 1.500 eura za svako sljedeće vozilo, računajući u kunsjoj protuvrijednosti, prema važećem tečaju Europske središnje banke (ECB) objavljenom u Službenom listu Europske unije.

(3) Financijska sposobnost dokazuje se jednim od sljedećih dokumenata:

- izvodom iz odgovarajućeg registra, iz kojeg je razvidna visina osnivačkog kapitala
- kopijom bilance stanja koju je prijevoznik za proteklu godinu podnio poreznom tijelu
- popisom pojedinih osnovnih sredstava, uključujući i troškove nabave ili uplate za vozila, poslovni prostor, uređaje i opremu
- ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina
- ugovorom o namjenski vezanom depozitu u banci
- garancijom banke ili druge financijske institucije kojom se daje jamstvo za dobro poslovanje prijevoznika za razdoblje važenja garancije u visini propisanoj stavcima 1. i 2. ovoga članka. Bankom i drugom financijskom institucijom, u smislu ovoga Zakona, smatraju se banke koje su dobile dozvolu Hrvatske narodne banke za izdavanje garancija na području Republike Hrvatske, sukladno zakonu koji uređuje bankarstvo, odnosno poslovanje društava za osiguranje
- potvrdom o raspoloživim novčanim sredstvima ili
- policom osiguranja imovine na odgovarajući iznos.

(4) Iznimno od odredbi stavaka 2. i 3. ovoga članka, pravna ili fizička osoba - obrtnik koja obavlja autotaksi prijevoz putnika, financijsku sposobnost dokazuje važećom policom osiguranja svih putnika u vozilu kojim se obavlja autotaksi prijevoz, a koja je sklopljena sukladno posebnom propisu koji regulira obvezna osiguranja u cestovnom prometu.

## ***Priznavanje dokaza o financijskoj sposobnosti***

### **Članak 19.**

Kao dokaz odgovarajuće financijske sposobnosti priznaju se dokumenti iz članka 20. Uredbe (EZ) br. 1071/2009.

### ***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 koji reguliraju 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 koji reguliraju visoko obrazovanje pravnog, ekonomskog, prometnog (osim cestovnog prometa) ili strojarskog smjera, oslobođene su polaganja dijela ispita iz predmeta koje su tijekom svog obrazovanja položile.

### ***Priznavanje dokaza o stručnoj osposobljenosti***

#### **Članak 21.**

Kao dokaz o stručnoj osposobljenosti priznaju se isprave propisane člankom 21. Uredbe (EZ) br. 1071/2009.

### ***Polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti***

#### **Članak 22.**

(1) Hrvatska gospodarska komora i Hrvatska obrtnička komora (u daljnjem tekstu: Komore) provode ispit o stručnoj osposobljenosti iz članka 20. stavaka 2. i 3. ovoga Zakona, prema Programu ispita o stručnoj osposobljenosti koji se sastoji od općeg i posebnog dijela, sukladno Uredbi (EZ) br. 1071/2009.

(2) Ispit o stručnoj osposobljenosti polaže se pred Povjerenstvom kojeg osniva Ministar.

(3) Povjerenstvo iz stavka 2. ovoga članka sastoji se od najmanje tri člana, od kojih su dva člana predstavnici Ministarstva, a jedan član je predstavnik Komora.

(4) Nakon položenog ispita o stručnoj osposobljenosti izdaje se uvjerenje o stručnoj osposobljenosti.

(5) Komore vode evidenciju o položenim ispitima o stručnoj osposobljenosti i o izdanim uvjerenjima.

(6) Troškove polaganja ispita snose osobe iz članka 20. stavka 2. ovoga Zakona, odnosno polaznici.

(7) Troškovi polaganja ispita prihod su Komora.

(8) Komore su dužne upisati u elektroničku evidenciju položenih ispita o stručnoj osposobljenosti sva uvjerenja iz stavka 4. ovoga članka odmah po njihovom izdavanju. Elektronička evidencija položenih ispita o stručnoj osposobljenosti i izdanih uvjerenja sastavni je dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

(9) Ministar pravilnikom propisuje program ispita o stručnoj osposobljenosti za pojedine oblike unutarnjeg i međunarodnog cestovnog prijevoza, popis predmeta koje su dužne polagati osobe iz članka 20. stavka 7. ovoga Zakona, način i postupak provođenja ispita o stručnoj osposobljenosti te sadržaj i oblik uvjerenja o stručnoj osposobljenosti, oblik i način vođenja evidencije i visinu naknade za polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti.

### ***Postupak izdavanja licencije***

#### **Članak 23.**

(1) Pravna osoba ili fizička osoba - obrtnik podnosi izdavatelju licencije zahtjev za izdavanje licencije u pisanom ili u elektronskom 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 se prilaže i kopija 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 elektronskom obliku, svi potrebni dokazi se prilažu u elektronskom 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.

#### ***Uvjeti za početak obavljanja prijevoza***

#### **Članak 24.**

- (1) Danom dostave licencije domaći prijevoznik može započeti obavljati one vrste prijevoza putnika ili tereta koji su navedeni u licenciji.
- (2) Danom dostave izvoda iz licencije domaći prijevoznik može započeti obavljati prijevoz onim vozilom na koje izvod iz licencije glasi, osim za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a koja moraju biti upisana u evidenciju iz članka 14. stavka 7. ovoga Zakona.
- (3) Danom dostave izvoda iz licencije za unutarnji prijevoz ili ovjerene vjerodostojne preslike licencije Zajednice za međunarodni prijevoz, domaći prijevoznik može započeti obavljati prijevoz onim vozilom na koje navedeni dokumenti glase.



### ***Promjena podataka***

#### **Članak 25.**

- (1) Domaći prijevoznik dužan je obavijestiti izdavatelja licencije o svakoj promjeni podataka na temelju kojih je licencija izdana, u roku 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.

### ***Privremena zabrana obavljanja djelatnosti temeljem licencije***

#### **Članak 26.**

- (1) Ako izdavatelj licencije utvrdi, na temelju vlastitih saznanja ili na temelju izvješća inspekcije cestovnog prometa ili drugih nadležnih tijela, da je prijevoznik u zadnje dvije godine više od dva puta pravomoćnom presudom prekršajnog suda ili pravomoćnim prekršajnim nalogom ovlaštenog tijela bio kažnjen za vrlo teški i/ili najteži prekršaj iz ovoga Zakona, rješenjem će prijevozniku privremeno zabraniti obavljanje djelatnosti temeljem izdane licencije.
- (2) Protiv rješenja o privremenoj zabrani obavljanja djelatnosti temeljem izdane licencije, može se izjaviti žalba Ministarstvu.
- (3) Privremena zabrana obavljanja djelatnosti temeljem izdane licencije se određuje u trajanju od jednog do dvanaest mjeseci, uzimajući u obzir težinu počinjenih prekršaja.
- (4) Rješenjem o privremenoj zabrani obavljanja djelatnosti temeljem izdane licencije, izdavatelj će narediti domaćem prijevozniku da u roku osam dana od dana primitka rješenja vrati licenciju i izvode iz licencije izdavatelju licencije, a koji ostaju kod izdavatelja za vrijeme trajanja mjere privremene zabrane obavljanja djelatnosti.
- (5) Rješenje o privremenoj zabrani obavljanja djelatnosti temeljem izdane licencije izdavatelj licencije obvezno dostavlja inspekciji cestovnog prometa Ministarstva.
- (6) Za vrijeme trajanja mjere o privremenoj zabrani obavljanja djelatnosti temeljem izdane licencije, prijevoznik ne smije obavljati djelatnost za koju je licencija izdana.

### ***Trajno ukidanje licencije***

#### **Članak 27.**

- (1) Izdavatelj licencije rješenjem će trajno ukinuti licenciju domaćem prijevozniku ako:

- prestane ispunjavati bilo koji od uvjeta na osnovi kojih je licencija izdana
- utvrdi da je licencija izdana na temelju netočnih podataka
- domaći prijevoznik obavlja prijevoz u suprotnosti s izdanom licencijom.

(2) Protiv rješenja iz stavka 1. ovoga članka može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(3) Domaći prijevoznik mora u roku osam dana od dana pravomoćnosti i izvršnosti rješenja o trajnom ukidanju licencije vratiti licenciju izdavatelju licencije, zajedno s izdanim izvodima iz licencije.

(4) Rješenje o trajnom ukidanju licencije izdavatelj licencije dostavlja inspekciji cestovnog prometa.

(5) Danom pravomoćnosti i izvršnosti rješenja o trajnom ukidanju licencije prijevoznik mora obustaviti obavljanje djelatnosti za koju je licencija izdana.

### **III.b LICENCIJE ZA OBAVLJANJE PRIJEVOZA PUTNIKA I TERETA U MEĐUNARODNOM CESTOVNOM PROMETU**

#### *Licencija Zajednice*

#### **Članak 28.**

(1) Pravna ili fizička osoba - obrtnik smije obavljati djelatnost međunarodnog javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta ako je upisana u sudski, odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta i ako posjeduje licenciju Zajednice, izdanu sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1071/2009, Uredbe (EZ) br. 1072/2009 i Uredbe (EZ) br. 1073/2009.

(2) Licenciju Zajednice prijevozniku s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj izdaje Ministarstvo.

(3) Prijevoznik koji ima licenciju Zajednice za određenu vrstu prijevoza ne treba imati licenciju za tu vrstu unutarnjeg prijevoza, nego unutarnji prijevoz obavlja temeljem odgovarajuće licencije Zajednice.

#### *Postupak izdavanja licencije Zajednice i primjena odredbi o licencijama za unutarnji prijevoz*

#### **Članak 29.**

(1) Na postupak dodjele licencije Zajednice, uvjete za početak obavljanja prijevoza, promjenu podataka, privremeno ili trajno ukidanje licencije Zajednice te druga prava i obveze koje proizlaze iz licencije Zajednice, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe dijela III. a ovoga Zakona.

(2) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje licencije Zajednice i rješenja o privremenom ili trajnom ukidanju licencije Zajednice nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(3) Ministarstvo vodi evidenciju izdanih licencija Zajednice, te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza putnika i tereta, odnosno evidenciju svih ovjerenih vjerodostojnih preslika licencije Zajednice.

(4) Evidencija iz stavka 3. ovoga članka vodi se u elektronskom obliku i sastavni je dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

### ***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 elektronskom 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.

## **IV. PRIJEVOZ PUTNIKA U UNUTARNJEM CESTOVNOM PROMETU**

### ***Vrste prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu***

#### **Članak 31.**

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

#### **IV.a JAVNI LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA U UNUTARNJEM CESTOVNOM PROMETU**

### ***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 se obavlja kao komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika ili međužupanijski prijevoz putnika.

(3) Prijevozi na županijskim i međužupanijskim 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 kroz obavljanje javne usluge je dužno 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 međužupanijskim 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 se obavlja 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 se obavlja 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 se može 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) Međužupanijski prijevoz putnika se obavlja temeljem 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 međuzupanijske 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) 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 kod 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.

***Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika  
u unutarnjem cestovnom prometu***

**Članak 34.**

Prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu u smislu ovoga Zakona je dužan:

- svoje prijevozne usluge pružati svim korisnicima prijevoza bez diskriminacije i pod jednakim uvjetima
- donijeti i primjenjivati cjenik prijevoznih usluga i putnicima izdavati vozne karte sukladno cjeniku, koje mogu biti u tiskanom ili digitalnom obliku
- obavljati javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu u skladu s ovim Zakonom, potpisanim ugovorima o javnoj usluzi, važećim voznim redovima, važećim dozvolama, važećim cjenicima, te Općim uvjetima prijevoza
- za vrijeme prijevoza u vozilu imati običnu presliku primjerka 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
- za vrijeme prijevoza u vozilu imati ostalu dokumentaciju propisanu odredbama ovoga Zakona
- brinuti za red, sigurnost i redovitost obavljanja prijevoza i

- javno, a najmanje na svojim mrežnim (web) stranicama ili na drugi odgovarajući način, objaviti početak, izmjenu ili prestanak obavljanja prijevoza po određenom voznom redu, liniji, odnosno dozvoli.

### ***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 se upisuju 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 se prodaju 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 ukoliko istu 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.

### ***Obavijest o kašnjenju autobusa***

#### **Članak 37.**

- (1) Prijevoznik je dužan, u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili o zakašnjenju u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, ili u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili o zakašnjenju u polasku duljem od 30 minuta na međužupanijskoj liniji, bez odgode izvijestiti autobusni kolodvor odnosno putnički terminal s kojeg započinje prijevoz po voznom redu.

(2) Po primitku obavijesti iz stavka 1. ovoga članka, autobusni kolodvor s kojeg započinje prijevoz, dužan je o zakašnjenju izvijestiti putnike.

(3) Prava putnika u slučaju neodržavanja prijevoza ili u slučaju većeg zakašnjenja ili u slučaju drugih većih problema u prijevozu, regulirana su posebnim propisom koji regulira prava putnika u cestovnom prometu.

### ***Privremeni prekid prijevoza na liniji***

#### **Članak 38.**

(1) Obavljanje prijevoza na određenoj liniji po kojoj se obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se privremeno prekinuti samo kad nastanu i za vrijeme dok traju okolnosti koje prijevoznik nije mogao predvidjeti, a čije posljedice nije mogao otkloniti (slučajevi više sile).

(2) O privremenom prekidu prijevoza iz stavka 1. ovoga članka, prijevoznik je dužan izvijestiti javnost sredstvima javnog priopćavanja ili preko svoje mrežne (web) stranice, odmah nakon nastanka okolnosti koje su taj prekid izazvale.

(3) O privremenom prekidu prijevoza iz stavka 1. ovoga članka prijevoznik će bez odgode izvijestiti autobusne kolodvore i putničke terminale koje koristi po voznom redu.

### ***Trajna obustava prijevoza***

#### **Članak 39.**

(1) Ako prijevoznik ne može obavljati prijevoz prema odobrenom voznom redu na međuzupanijskoj liniji, odnosno na županijskoj liniji u slučaju 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 putem medija ili vlastite mrežne (web) stranice.

(6) O trajnoj obustavi prijevoza iz stavka 1. ovoga članka, izdavatelj dozvole ili davatelj koncesije će bez odgode izvijestiti autobusne kolodvore koje je prijevoznik koristio po voznom redu pisanim putem, dostavom preslike rješenja iz stavka 3. ovoga članka, kao i inspekciju cestovnog prometa.

(7) Ako prijevoznik iz 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.

### *Zajedničko obavljanje prijevoza*

#### **Članak 40.**

(1) Dva ili više prijevoznika mogu zajednički obavljati prijevoz kao kooperaciju.

(2) Prijevoznici iz stavka 1. ovoga članka u slučaju zajedničkog obavljanja prijevoza na međuzupanijskoj liniji ili županijskoj liniji u slučaju kada županijski prijevoz nije reguliran ugovorom o javnoj usluzi, dužni su uz zahtjev za zajedničko obavljanje prijevoza priložiti i pisani ugovor o zajedničkom obavljanju prijevoza.

(3) U ugovoru iz stavka 2. ovoga članka je obvezno navesti koji od prijevoznika je u određenom razdoblju odgovoran za održavanje prijevoza na liniji, kao i utvrditi druga prava i obveze prijevoznika u vezi sa zajedničkim obavljanjem prijevoza.

(4) Za prijevoz iz stavka 1. ovoga članka izdaje se jedna dozvola koja glasi na sve prijevoznike.

(5) U slučaju prestanka ispunjavanja bilo kojeg uvjeta za izdavanje dozvole ili u slučaju izricanja mjere zabrane obavljanja prijevoza u trajanju dužem od tri mjeseca nekom od prijevoznika iz stavka 1. ovoga članka, dozvola iz stavka 4. ovoga članka se ukida rješenjem.

(6) U slučaju iz stavka 5. ovoga članka, izdaje se nova dozvola iz koje će biti izostavljen prijevoznik koji je prestao ispunjavati bilo koji od uvjeta za izdavanje dozvole ili mu je izrečena mjera zabrane obavljanja prijevoza u trajanju dužem od tri mjeseca.

(7) Zajedničko obavljanje prijevoza u komunalnom i županijskom prijevozu putnika ako se isti obavlja temeljem koncesije ili ugovora o javnoj usluzi, regulirano je ugovorom o koncesiji ili ugovorom o javnoj usluzi kojim se uređuje takav prijevoz.

(8) Prijevoznici koji zajednički obavljaju prijevoz, dužni su ga obavljati sukladno odredbama ugovora o zajedničkom obavljanju prijevoza, odredbama ovoga Zakona te uvjetima iz dozvole iz stavaka 4. i 6. ovoga članka.



(9) Protiv rješenja iz stavka 5. ovoga članka može se izjaviti žalba Ministarstvu za županijske linije ili se može pokrenuti upravni spor za međužupanijske linije.

***Način obavljanja javnog linijskog prijevoza  
u unutarnjem cestovnom prometu***

**Članak 41.**

(1) Prijevoznik je 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.

(2) Prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u županijskom prijevozu i u međužupanijskom prijevozu, dužan je jednim vozilom održavati prijevoz samo temeljem jedne dozvole, odnosno voznog reda.

(3) Prijevoznik iz stavka 2. ovoga članka može, u uvjetima kada to dozvoljava razina prijevozne potražnje, obavljati prijevoz jednim vozilom i temeljem najviše dviju dozvola odnosno voznih redova, isključivo ako se u voznim redovima tih dozvola podudaraju vremena vožnje i itinereri kretanja na određenoj relaciji.

(4) U slučaju obavljanja prijevoza na način iz stavka 3. ovoga članka, prijevoznik je dužan za naplatu karata na traženim relacijama, koristiti važeće cjenike iz svake pojedinačne dozvole, na način da primjenjuje cijenu prijevoza na određenoj relaciji koja je najpovoljnija za putnika.

***Podvozarstvo***

**Članak 42.**

(1) Prijevoznik može privremeno, na određenoj liniji u županijskom linijskom prijevozu ako je isti reguliran dozvolama za prijevoz i u međužupanijskom 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 se mora 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 se uređuje odredbama ugovora o koncesiji ili ugovora javnoj usluzi kojim se uređuje pravo na prijevoz.

***Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika*****Članak 43.**

(1) Vozač u javnom linijskom prijevozu putnika, dužan je:

- u granicama raspoloživih mjesta u vozilu, prihvatiti i prevesti svaku osobu, uz prihvat prtljage, sukladno odredbama Općih uvjeta prijevoza
- udaljiti iz vozila svaku osobu koja narušava red i mir u vozilu, koja ometa druge putnike ili članove posade, osobu u alkoholiziranom stanju ili osobu koja na bilo koji drugi način krši odredbe Općih uvjeta prijevoza
- poštivati vozni red i ostale uvjete iz dozvole, odnosno ugovora o prijevozu
- koristiti mjesta zaustavljanja koja su predviđena voznim redom
- ne ukrcevati i/ili iskrcavati putnike izvan autobusnih kolodvora, putničkih terminala i autobusnih stajališta, koji su određeni voznim redom
- imati u vozilu i na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor pokazati izvod iz licencije za obavljanje unutarnjeg prijevoza ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz kao javnu uslugu
- imati u vozilu ispravno popunjeni putni radni list u županijskom i međužupanijskom javnom linijskom i posebnom linijskom prijevozu te u mikroprijevozu
- imati u vozilu primjerak ugovora o podvozarstvu, ukoliko se prijevoz obavlja kao podvozarstvo te suglasnost nadležnog tijela na podvozarstvo
- imati u vozilu običnu presliku primjerka dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika
- imati u vozilu 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 prijavu radnika na zdravstveno i mirovinsko osiguranje)
- imati u vozilu potvrdu za vozače iz trećih država, ukoliko je vozač obveznik njenog posjedovanja i
- imati u vozilu sve druge potrebne dokumente propisane ovim Zakonom, a koji se odnose na obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika.

(2) Vozač je dužan poslodavcu redovito predavati pravilno popunjene putne radne listove, a poslodavac ih je dužan čuvati najmanje dvije godine od dana prometovanja te pokazati na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor.

(3) Uz pravilno popunjeni putni radni list iz stavka 2. ovoga članka, mora se nalaziti i odgovarajuća evidencija rada mobilnih radnika vezana za predmetni putni radni list, sukladno posebnim propisima koji reguliraju radna vremena mobilnih radnika u cestovnom prijevozu.

#### **IV.b POSEBNI LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA U UNUTARNJEM CESTOVNOM PROMETU**

##### ***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, odnosno specijalnim cestovnim vozilima, na osnovu 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 se unose 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 je dužan 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 kroz ugovor 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.c SHUTTLE PRIJEVOZ PUTNIKA U UNUTARNJEM CESTOVNOM PROMETU**

##### *Obavljanje shuttle prijevoza*

##### **Članak 45.**

(1) Shuttle prijevoz može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika.

(2) Prijevoznik na vozilu kojim se obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka mora na vidnom mjestu imati istaknutu oznaku vrste prijevoza, oznaku relacije na kojoj se prijevoz obavlja, cjenik i vrijeme polaska.

(3) Za vrijeme obavljanja shuttle prijevoza putnika, vozač u vozilu mora imati presliku ugovora o obavljanju shuttle prijevoza, cjenik i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavka 6. i 10. ovoga Zakona.

(4) Shuttle prijevoz putnika prijevoznik mora obavljati sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 50. ovoga Zakona i ne smije imati obilježja drugih oblika prijevoza.

#### **IV.d POVREMENI PRIJEVOZ PUTNIKA U UNUTARNJEM CESTOVNOM PROMETU**

##### *Obavljanje povremenog prijevoza putnika*

##### **Članak 46.**

(1) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika.

(2) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu prijevoznik može obavljati vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno i osam + jedno putničko mjesto ili vozilima kategorije M2 ili M3.

(3) Povremeni prijevoz putnika koji obavlja prijevoznik ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza ni autotaksi prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te unaprijed definirana mjesta ulaska i izlaska putnika.

(4) Povremeni prijevoz je namijenjen potrebama za jednokratnim putovanjima i nema funkciju prijevoza dnevne migracije.

(5) Povremeni prijevoz putnika se obavlja na temelju pisanog ugovora sklopljenog između naručitelja prijevoza i prijevoznika.

(6) Pri obavljanju povremenog prijevoza putnika vozač u vozilu mora imati presliku ugovora o prijevozu iz stavka 5. ovoga članka, ispravno popunjeni putni list, te dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavka 6. i 10. ovoga Zakona.

(7) U slučaju da je povremeni prijevoz putnika reguliran ugovorom kojim je obuhvaćeno više putovanja, u vozilu prijevoznik, osim ugovora, mora imati i nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (vaucher, zahtjev za prijevoz, i sl.).

(8) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati kao kružna vožnja zatvorenih vrata, putovanje punog vozila u polasku i praznog u povratku, putovanje praznog vozila u polasku i punog u povratku te kao prijevoz putnika naizmjeničnim vožnjama, o čemu je potrebno napraviti bilješku u određenu rubriku putnog lista.

(9) Ministar će pravilnikom propisati obrazac, sadržaj, način popunjavanja i čuvanja putnih listova za obavljanje povremenog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu te način vođenja i rokove čuvanja putnih listova.

#### **IV.e AUTOTAKSI PRIJEVOZ PUTNIKA U UNUTARNJEM CESTOVNOM PROMETU**

##### ***Obavljanje autotaksi prijevoza putnika***

##### **Članak 47.**

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

(2) Pravne i fizičke osobe - obrtnici koji obavljaju autotaksi prijevoz, isključivo radi zaustavljanja u svrhu ukrcanja i iskrcanja putnika mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta, a za vožnju mogu koristiti 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 ukoliko 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 njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola.

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

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

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

(10) 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.

(11) 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.

(12) U slučaju da 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 narednih 15 dana, u kojem slučaju se naknada za izdavanje dozvole iz stavka 7. ovoga članka uplaćuje u korist državnog proračuna Republike Hrvatske.

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

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

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

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

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

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

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

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

(21) U obavljanju nadzora iz stavka 20. 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.

(22) U slučaju utvrđenih nepravilnosti, službenici iz stavka 20. ovoga članka obvezni su o istom sastaviti pisano izvješće i dostaviti ga inspekciji cestovnog prometa na daljnje postupanje.

***Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika  
u unutarnjem cestovnom prometu i cjenik autotaksi usluga***

**Članak 48.**

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

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

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

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

***Strani autotaksi prijevoznik*****Članak 49.**

Strani prijevoznik može obavljati autotaksi prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske, ako je to uređeno međunarodnim ugovorom, pod uvjetima iz tog ugovora.

**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 osnovana od strane tijela državne uprave i/ili jedinice 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 mikro prijevoza na svom području.

(8) Jedinica lokalne samouprave, ukoliko 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 županiji, odnosno Gradu Zagrebu, sukladno odluci o obavljanju posebnih oblika prijevoza putnika koju može donijeti predstavničko tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave.

(2) Posebni oblik prijevoza se mora 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.

## V. INTEGRIRANI PRIJEVOZ PUTNIKA U UNUTARNJEM PROMETU (IPP)

### *Posebni pojmovi vezani za IPP*

#### **Članak 52.**

Vežano za integrirani javni prijevoz putnika u unutarnjem prometu (IPP) u ovom Zakonu se koriste sljedeći posebni pojmovi:

1. „jedinstveni vožni red“ je akt koji sadrži međusobno usklađene vožne redove različitih međusobno povezanih vrsta javnog prijevoza
2. „lokalno nadležno tijelo“ je svako nadležno tijelo čije zemljopisno područje nadležnosti nije cijelo područje Republike Hrvatske, odnosno nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave ili nadležno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave
3. „nadležno tijelo“ je svako tijelo javne vlasti ili skupina tijela javne vlasti s ovlastima intervencije u javni prijevoz putnika na određenom zemljopisnom području, odnosno svako tijelo - pravna osoba kojoj je dana takva nadležnost
4. „obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili odredi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater, kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade
5. „operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i druge potrebne dozvole za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika
6. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obvezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo
7. „ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika“ je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela, odnosno lokalno nadležnog tijela i
8. „usluga integriranog javnog prijevoza putnika - IPP“ je usluga koja obuhvaća međusobno povezane usluge javnog prijevoza putnika unutar određenog zemljopisnog područja s jedinstvenom informacijskom službom, jedinstvenom vožnom kartom, odnosno tarifnim sustavom i jedinstvenim vožnim redom.

### *Opće odredbe o integriranom prijevozu putnika*

#### **Članak 53.**

U cilju ekonomičnijeg i učinkovitijeg odvijanja javnog prijevoza putnika te u cilju povećanja kvalitete prijevozne usluge za korisnike, operateri prijevozne usluge različitih vrsta prijevoza mogu pružati usluge integriranog prijevoza putnika - IPP.

### **Članak 54.**

Usluge integriranog javnog prijevoza putnika u smislu ovoga Zakona, mogu se pružati:

- a) samo na području jedne jedinice područne (regionalne) samouprave ili jedne jedinice lokalne samouprave ili
- b) na području više jedinica lokalne i/ili područne (regionalne) samouprave na određenom pilot području i
- c) ukoliko operater usluge javnog prijevoza putnika ima sklopljen ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika s nadležnim tijelom, odnosno lokalnim nadležnim tijelom.

#### ***Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika***

### **Članak 55.**

(1) Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika se sklapa između operatera javnog prijevoza putnika i jedinice lokalne, odnosno područne (regionalne) samouprave uz suglasnost Ministarstva, ukoliko Ministarstvo nije ujedno i nadležno tijelo.

(2) Nadležno tijelo za usluge integriranog prijevoza putnika je:

- za usluge integriranog javnog prijevoza putnika na području jedne jedinice područne (regionalne) samouprave - županijsko upravno tijelo nadležno za promet ili upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za promet
- za usluge integriranog javnog prijevoza putnika na području jedne jedinice lokalne samouprave - nadležno upravno tijelo za promet općine ili grada (osim Grada Zagreba) ili
- za usluge integriranog javnog prijevoza putnika na pilot području, kada se usluga integriranog prijevoza putnika pruža na području više jedinica područne (regionalne) i/ili lokalne samouprave - Ministarstvo, odnosno pravna osoba koju su jedinice područne (regionalne) samouprave osnovale s ciljem integracije sustava javnog prijevoza uz suglasnost Ministarstva.

#### ***Ciljevi sklapanja Ugovora o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika***

### **Članak 56.**

Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika sklapa se u svrhu postizanja sljedećih ciljeva:

- definiranja međusobnih prava i obveza između operatera usluge javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela, odnosno lokalnog nadležnog tijela u pogledu osiguranja infrastrukturnih preduvjeta za odvijanje usluge
- određivanja područja, odnosno pilot područja integracije
- utvrđivanja prometne mreže linija koja je obuhvaćena integracijom
- definiranja obveza pružanja javne usluge
- definiranja standarda kvalitete

- utvrđivanja naknade za obavljanje usluge od javnog interesa i
- definiranja obveze dostavljanja podataka nadležnom tijelu, odnosno lokalnom nadležnom tijelu o pružanju usluge.

***Obvezni prilozi Ugovora o pružanju usluge integriranog  
javnog prijevoza putnika***

**Članak 57.**

Obvezne priloge Ugovora o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika čine:

- opći uvjeti prijevoza
- cjenik i troškovnik usluge prijevoza i
- jedinstveni vozni red.

**Članak 58.**

(1) Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika može imati karakter ugovora o pružanju javnih usluga.

(2) U slučaju iz stavka 1. ovoga članka, ugovor mora sadržavati minimalno elemente koji su propisani Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i Uredbom (EU) br. 2016/2338.

***Prestanak Ugovora o pružanju usluge integriranog  
javnog prijevoza putnika***

**Članak 59.**

Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika obvezno prestaje iz sljedećih razloga:

- uvođenjem usluge integriranog prijevoza putnika temeljem posebnog zakona koji regulira integrirani prijevoz putnika, ako tim zakonom nije drugačije propisano
- sklapanjem ugovora o javnoj usluzi u županijskom prijevozu putnika u cestovnom prometu, ako ugovorom o javnoj usluzi u županijskom prijevozu putnika u cestovnom prometu nije drugačije propisano
- sklapanjem ugovora o komunalnom prijevozu u cestovnom prometu, ako ugovorom o komunalnom prijevozu nije drugačije propisano i
- ostalih razloga navedenih u ugovoru o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika.

***Primjena ostalih propisa u integriranom javnom prijevozu putnika***

**Članak 60.**

Na pružanje usluga integriranog javnog prijevoza putnika, primjenjuju se:

- a) na linije javnog prijevoza putnika cestom uključene u integrirani javni prijevoz putnika - odredbe ovoga Zakona kojima se uređuje obavljanje komunalnog prijevoza putnika, županijskog prijevoza putnika, međužupanijskog prijevoza putnika i mikroprijevoza
- b) na linije javnog prijevoza putnika morem uključene u integrirani javni prijevoz putnika - odredbe zakona kojima se uređuje obavljanje prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu
- c) na linije javnog prijevoza putnika unutarnjim plovnim putevima uključene u integrirani javni prijevoz putnika - odredbe propisa kojima se uređuje obavljanje prijevoza na unutarnjim plovnim putevima
- d) na linije javnog prijevoza putnika u željezničkom prometu uključene u integrirani javni prijevoz putnika - odredbe propisa kojima se uređuje obavljanje željezničkog prijevoza
- e) na linije javnog gradskog prijevoza putnika uključene u integrirani javni prijevoz putnika - odredbe ovoga Zakona kojima se uređuje komunalni prijevoz putnika i odredbe propisa o komunalnom gospodarstvu i
- f) na pitanja zaštite prava korisnika integriranog javnog prijevoza putnika - odredbe propisa kojima se uređuje zaštita prava potrošača i zaštita prava putnika.

**VI. PRIJEVOZ PUTNIKA U MEĐUNARODNOM CESTOVNOM PROMETU**

***Vrste javnog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu***

**Članak 61.**

Javni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu može se obavljati kao javni linijski prijevoz putnika, posebni linijski prijevoz putnika, povremeni prijevoz putnika i autotaksi prijevoz putnika.

**VI.a JAVNI LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA U MEĐUNARODNOM CESTOVNOM PROMETU**

***Način obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu***

**Članak 62.**

(1) Javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu na području država članica uspostavlja se i obavlja sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1073/2009.

(2) Javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i trećih država, tranzitni prijevoz putnika kroz Republiku Hrvatsku povezan s tim prijevozima te međunarodni linijski prijevoz putnika što ga obavlja prijevoznik države članice iz Republike Hrvatske ili kroz Republiku Hrvatsku u treću državu, uspostavlja se u skladu s međunarodnim ugovorima, uz uvažavanje načela uzajamnosti, a obavlja se na temelju dozvole izdane uz suglasnost država kroz koje prijevoz prolazi, u skladu s uvjetima koji su određeni ovim Zakonom i međunarodnim ugovorima.

(3) Javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu prijevoznik može obavljati isključivo autobusima na temelju dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu i u skladu s tom dozvolom i njenim sastavnim dijelovima (itinererom, cjenikom i voznim redom).

(4) Prijevoz putnika iz stavka 3. ovoga članka može se u slučaju prijevozne potrebe obavljati na liniji ili dijelu linije (relaciji) dodatnim autobusima.

(5) Prilikom obavljanja prijevoza putnika dodatnim autobusima, dozvoljeno je izostavljanje određenih autobusnih kolodvora ili stajališta iz voznog reda.

#### ***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.

#### ***Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države***

#### **Članak 64.**

(1) Međunarodni linijski prijevoz putnika iz članka 62. stavka 2. ovoga Zakona na teritoriju Republike Hrvatske prijevoznik može obavljati samo na temelju dozvole koju izdaje Ministarstvo, u skladu s dozvolom i njenim sastavnim dijelovima (itinererom, cjenikom i voznim redom), o čemu se odlučuje rješenjem.

(2) Za izdavanje dozvole iz stavka 1. ovoga članka, moraju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:

- domaći prijevoznik mora imati licenciju Zajednice
- u obavljanje prijevoza na liniji koja ima stajališta na teritoriju Republike Hrvatske obvezno mora biti uključen domaći prijevoznik
- vozni red mora biti usklađen i
- sve države preko čijeg teritorija prometuje linija moraju biti suglasne s obavljanjem prijevoza na toj liniji.

(3) Dozvola se izdaje na zahtjev domaćeg prijevoznika i nije prenosiva na drugog prijevoznika.

(4) Dozvola se izdaje s rokom važenja do pet godina ili do dana isteka licencije.

(5) Uz zahtjev iz stavka 3. ovoga članka obvezno se prilažu vozni red, cjenik, itinerer, ugovor sklopljen između domaćeg i stranog prijevoznika o zajedničkom obavljanju međunarodnog linijskog prijevoza putnika, kao i drugi prilozi utvrđeni međunarodnim ugovorom.

(6) Ministarstvo izdaje dozvolu za dio linije koji prometuje preko teritorija Republike Hrvatske, nakon dobivene suglasnosti svih država preko kojih linija prometuje.

(7) Sastavni dijelovi dozvole su ovjereni vozni red, cjenik i itinerer.

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

(9) Ministarstvo vodi Upisnik izdanih dozvola za međunarodni linijski prijevoz.

(10) Ministarstvo će Upisnik izdanih dozvola za međunarodni linijski prijevoz učiniti javno dostupnim preko svoje mrežne (web) stranice.

(11) Upisnik izdanih dozvola za međunarodni linijski prijevoz putnika može biti dio baza podataka u Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika.

### ***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 njenim sastavnim dijelovima (itinererom, 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.

***Primjena odredbi o javnom linijskom prijevozu putnika  
u unutarnjem cestovnom prometu***

**Članak 66.**

Na objavljivanje voznih redova, način i uvjete korištenja autobusnih kolodvora, putničkih terminala i autobusnih stajališta, prestanak važenja dozvola, izmjene voznih redova, primjenu i javnu objavu Općih uvjeta prijevoza te na ostale uvjete i obveze prijevoznika u međunarodnom javnom linijskom prijevozu putnika, odgovarajuće se primjenjuju odredbe ovoga Zakona kojima se uređuje javni linijski prijevoz u unutarnjem cestovnom prometu.

***Trajna obustava prijevoza***

**Članak 67.**

(1) Ako prijevoznik iz ekonomskih ili drugih opravdanih razloga ne može obavljati međunarodni linijski prijevoz putnika za koji mu je izdana dozvola, dužan je Ministarstvu podnijeti pisani obrazloženi zahtjev za trajnu obustavu prijevoza.

(2) Prijevoznik smije trajno obustaviti prijevoz samo nakon što Ministarstvo donese rješenje o ukidanju dozvole.

(3) Ako Ministarstvo ne donese rješenje o ukidanju dozvole iz stavka 2. ovoga članka u roku od 15 dana od dana zaprimanja urednog zahtjeva, smatrat će se da je zahtjev pozitivno riješen i prijevoz se može trajno obustaviti.

(4) Protiv rješenja iz stavka 2. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

**VI.b POSEBNI LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA  
U MEĐUNARODNOM CESTOVNOM PROMETU**

***Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika između država članica***

**Članak 68.**

(1) Posebni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između država članica obavlja se sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1073/2009 i Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014.



(2) Ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka kao kabotažu, dužan je popunjavati kontrolni dokument - putni list iz Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014 i dostaviti ga Ministarstvu najkasnije do desetog dana tekućeg mjeseca za prijevoze obavljene u proteklom mjesecu.

(3) Ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka kao kabotažu, dužan je dostaviti Ministarstvu tromjesečno izvješće o obavljenim prijevozima na propisanom obrascu iz Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014, najkasnije u roku od osam dana od dana isteka izvještajnog tromjesečnog razdoblja.

### ***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 je obvezni 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 njegovog 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 koje se obavljaju 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 kojima se polazno putovanje obavlja bez putnika i svi se putnici preuzimaju na istom mjestu, ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta:
  - putnici sačinjavaju skupinu formiranu na temelju ugovora o prijevozu, koji je sklopljen prije njihovog 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 sačinjavati 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 se može definirati da se povremeni prijevoz putnika može obavljati osobnim automobilima kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto, ukoliko 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.

### ***Prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu naizmjeničnim vožnjama***

#### **Članak 71.**

(1) Za prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu naizmjeničnim vožnjama strani prijevoznik mora imati dozvolu, o čemu Ministarstvo odlučuje rješenjem.

(2) Izvornik pravilno popunjene dozvole vozač mora imati u vozilu tijekom obavljanja prijevoza, a prijevoz se mora obavljati sukladno dozvoli i njenim sastavnim dijelovima (itinereru, cjeniku i voznom redu).

(3) Dozvola iz stavka 1. ovoga članka neće se izdati ako je iz zahtjeva prijevoznika za izdavanje dozvole razvidno da su namjeravani prijevozi u suprotnosti s odredbama ovoga članka.

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

(5) Prijevoz putnika naizmjeničnim vožnjama je prijevoz kod kojeg se nizom polaznih i povratnih vožnji prethodno formirane skupine putnika prevoze iz istog polaznog mjesta na isto odredišno mjesto. Svaka skupina koja je obavila putovanje u polasku, vraća se u polazno mjesto povratnom vožnjom istog prijevoznika. Polazno, odnosno odredišno mjesto je mjesto gdje vožnja započinje, odnosno završava, zajedno s okolnim mjestima unutar udaljenosti promjera do 50 km od polaznog, odnosno odredišnog mjesta.

(6) Kod naizmjeničnog prijevoza ni jedan se putnik ne smije ukrcavati ili iskrcavati tijekom puta.

(7) Prva povratna i posljednja polazna vožnja u nizu naizmjeničnih vožnji obavlja se praznim autobusom.

### ***Putni list za međunarodni povremeni prijevoz***

#### **Članak 72.**

(1) Prijevoznik koji obavlja povremene prijevoze, uključujući prijevoz naizmjeničnim vožnjama, mora u vozilu imati pravilno popunjeni putni list.

(2) Za obavljanje posebnih linijskih prijevoza koji se obavljaju kao kabotaža te povremenih prijevoza na području Europske unije, prijevoznici moraju koristiti putni list Zajednice, sukladno odredbama Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014.

(3) Za obavljanje povremenih prijevoza izvan područja Zajednice, prijevoznici moraju koristiti putni list sukladno INTERBUS ugovoru i propisima donesenim za njegovo provođenje.

(4) Knjige putnih listova za domaćeg prijevoznika izdaje Ministarstvo.

***Ukidanje dozvole za prijevoz putnika u  
međunarodnom cestovnom prometu***

**Članak 73.**

(1) Ministarstvo može rješenjem ukinuti dozvolu za javni linijski prijevoz ili povremeni prijevoz ili prijevoz naizmjeničnim vožnjama u međunarodnom cestovnom prometu, koja je bila izdana domaćem ili stranom prijevozniku, ako prijevoznik ne obavlja prijevoz u skladu s odredbama ovoga Zakona, odredbama drugih propisa koji su na snazi u Republici Hrvatskoj ili odredbama međunarodnih ugovora.

(2) Protiv rješenja o ukidanju dozvole iz stavka 1. ovoga članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

**VII. PRIJEVOZ TERETA U UNUTARNJEM CESTOVNOM PROMETU**

***Vrste prijevoza tereta***

**Članak 74.**

Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao javni prijevoz i kao prijevoz za vlastite potrebe.

***Obavljanje javnog prijevoza tereta***

**Članak 75.**

Javni prijevoz tereta je prijevoz koji se obavlja uz naknadu, kod kojeg se relacija, cijena prijevoza i drugi uvjeti prijevoza određuju pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza i koji se obavlja u skladu s tim ugovorom i ovim Zakonom.

***Način obavljanja javnog prijevoza tereta***

**Članak 76.**

Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu mora se obavljati sukladno propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama te uporabu i održavanje javnih cesta.

***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 je pribavio dozvolu za izvanredni prijevoz, ne mora 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 kojeg prijevoznik podnosi putem 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 obavljene 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, ukoliko 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 dozvoljeno je korištenje vozila koja su unajmili prijevoznici koji imaju poslovni nastan u drugoj državi članici, radi obavljanja prijevoza između država članica, pod uvjetom da:

- je vozilo registrirano u skladu s propisima druge države članice
- se ugovor odnosi samo na najam vozila bez vozača
- vozilo u najmu koristi samo najmoprimac za vrijeme trajanja ugovora o najmu i
- unajmljenim vozilom upravlja samo vozač zaposlen kod najmoprimca ili najmoprimac osobno.

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

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

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

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

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

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

### *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 je u slučaju kontrole dužan pokazati osobi ovlaštenoj za nadzor.

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

## **VIII. PRIJEVOZ TERETA U MEĐUNARODNOM CESTOVNOM PROMETU**

### *Primjena odredbi o prijevozu tereta u unutarnjem cestovnom prometu*

#### **Članak 80.**

U obavljanju prijevoza tereta u međunarodnom cestovnom prometu odgovarajuće se primjenjuju odredbe ovoga Zakona koje se odnose na prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu, a koje reguliraju: vrste prijevoza tereta, obavljanje javnog prijevoza, način obavljanja javnog prijevoza tereta, obavljanje izvanrednog prijevoza tereta, korištenje unajmljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta i teretni list.

### ***Strane dozvole za domaćeg prijevoznika***

#### **Članak 81.**

(1) Međunarodni prijevoz tereta obavlja se na temelju dozvole za međunarodni prijevoz tereta, ukoliko međunarodnim ugovorom ili propisima Europske unije nije određeno da se prijevoz obavlja bez dozvole.

(2) Ministarstvo utvrđuje i razmjenjuje potrebni broj dozvola za jednu godinu, s nadležnim tijelima drugih država.

### ***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 ostvarenog 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.

***Uvjeti za dodjelu stranih dozvola*****Članak 85.**

Strane dozvole može dobiti domaći prijevoznik, ako:

- ima licenciju Zajednice i
- ako je pravodobno izdavatelju dozvole podnio zahtjev za dodjelu dozvole.

***Korištenje stranih dozvola*****Članak 86.**

(1) Prijevoznik može dobivene strane dozvole koristiti samo za vozila za koja ima važeću ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije 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 njenom namjenom i ne smije je ustupiti drugom prijevozniku.

(5) Ministarstvo će rješenjem ukinuti stranu dozvolu prijevozniku ako dozvolu ne koristi u skladu s njenom namjenom ili ako je ustupi drugom prijevozniku ili ako prijevoznik prestane ispunjavati neki od uvjeta propisanih za njeno 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 je dužan priložiti pravilno popunjeni teretni list za međunarodni prijevoz tereta koji prati teret u prijevozu za koji se dozvola koristi ili se koristila.

### ***Posebne dozvole***

#### **Članak 88.**

(1) Inspekcija cestovnog prometa Ministarstva ili Carinska uprava mogu stranom prijevozniku izdati, uz plaćanje naknade za njeno 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.

### ***Prijevozi bez dozvole***

#### **Članak 89.**

(1) Dozvola za stranog prijevoznika nije potrebna za:

1. prijevoz tereta sa zrakoplovnog pristaništa i u zrakoplovno pristanište u slučaju havarije i druge nezgode zrakoplova ili u slučaju slijetanja zrakoplova zbog prisilne promjene pravca leta ili u slučaju otkazivanja zrakoplovnih linija
2. prijevoz oštećenog motornog ili priključnog vozila
3. prijevoz umrle osobe
4. prijevoz tereta prilikom selidbe u odgovarajućim posebnim vozilima
5. prijevoz poštanskih pošiljki
6. prijevoz izložaka namijenjenih sajmovima i izložbama
7. prijevoz pomoćnih sredstava i drugih potrepština za kazališne, glazbene i druge kulturne priredbe, cirkuske predstave ili za filmska, radijska i televizijska snimanja
8. prijevoz pčela i ribljeg mlađa
9. prijevoz medicinskog i drugog materijala, kao pomoći u slučaju prirodnih nepogoda ili rata te za prijevoz tereta u humanitarne svrhe
10. prazna vozila kojima se zamjenjuju vozila u kvaru te preuzima prijevoz tereta iz vozila u kvaru
11. vozila tehničke pomoći za popravak vozila u kvaru (servisna remontna vozila),
12. prijevoz tereta isključivo u reklamne svrhe ili za obuku vozača i
13. prijevoz vozilima nosivosti do 3.500 kg ili najveće dopuštene mase do 6.000 kg.

(2) Za prijevoz iz stavka 1. ovoga članka vozač u vozilu mora imati dokument iz kojeg je razvidno da je riječ o jednom od navedenih prijevoza.

## **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.

**X. PRIJEVOZ OSOBA I TERETA ZA VLASTITE POTREBE*****Opće odredbe o obavljanju prijevoza za vlastite potrebe*****Članak 93.**

(1) Vozila koja se koriste za prijevoz za vlastite potrebe moraju biti u vlasništvu prijevoznika koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe ili moraju biti uzeta u zakup od strane prijevoznika na temelju ugovora o zakupu ili leasingu ili moraju biti na raspolaganju za korištenje temeljem druge osnove (podzakup i sl.).

(2) Dokaz o raspoloživosti vozila za prijevoz tijekom obavljanja prijevoza za vlastite potrebe prijevoznik mora imati u vozilu (ugovor, sporazum, i sl.).

(3) Vozilom kojim prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe mora upravljati osoba zaposlena kod prijevoznika - pravne osobe, prijevoznika - fizičke osobe obrtnik ili sama fizička osoba - obrtnik prijevoznik.

(4) Dokaz da je osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe zaposlena kod prijevoznika - pravne osobe, prijevoznika - fizičke osobe obrtnik ili sama fizička osoba - obrtnik prijevoznik, prijevoznik tijekom obavljanja prijevoza mora imati u vozilu (ugovor o radu ili prijava na mirovinsko i zdravstveno osiguranje ili zadnji isplatni listić od plaće ili prijava - registracija obrta ili Obrtnica).

(5) Vozila kojima prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe moraju biti označena i opremljena sukladno propisu iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona.

(6) Prijevoznik koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe isto je dužan prijaviti uredu državne uprave u županiji u kojoj ima sjedište ili prebivalište, odnosno upravnom tijelu Grada Zagreba nadležnom za poslove prometa.

(7) Ured državne uprave u županiji, odnosno upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za poslove prometa, prijevozniku rješenjem izdaje Prijavu prijevoza za vlastite potrebe i upisuje ju u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

(8) Prijevoznik može započeti obavljanje prijevoza za vlastite potrebe s danom izdavanja Prijave prijevoza za vlastite potrebe.

(9) Prijava prijevoza za vlastite potrebe izdaje se na neodređeno vrijeme.

(10) Izvod Prijave prijevoza za vlastite potrebe izdaje se prijevozniku za svako vozilo kojim se obavlja prijevoz za vlastite potrebe, o čemu se podaci upisuju u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

(11) Izvod Prijave prijevoza za vlastite potrebe iz stavka 10. ovoga članka prijevoznik tijekom prijevoza mora imati u vozilu.

(12) Na postupak izdavanja, ukidanja, promjene podataka i prestanka važenja Potvrde o prijavi prijevoza za vlastite potrebe na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ovoga Zakona koje se odnose na postupak izdavanja, ukidanja, promjene podataka i prestanka važenja licencije.

(13) Protiv rješenja o izdavanju Prijave prijevoza za vlastite potrebe može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(14) Prijevoznik koji ima neku od licencija iz članka 14. stavka 2. ovoga Zakona ili licenciju Zajednice za prijevoz tereta ili putnika, prijevoz za vlastite potrebe obavlja temeljem te licencije.

(15) Ministar će pravilnikom iz članka 14. stavka 12. ovoga Zakona propisati obrazac Prijave prijevoza za vlastite potrebe, obrazac izvoda Prijave prijevoza za vlastite potrebe za pojedino vozilo, način evidentiranja Prijava prijevoza za vlastite potrebe te način unošenja Prijava prijevoza za vlastite potrebe u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

### ***Prijevoz osoba za vlastite potrebe***

#### **Članak 94.**

(1) Prijevoznici koji obavljaju međunarodni prijevoz osoba za vlastite potrebe autobusima, prije početka obavljanja prijevoza dužni su pribaviti potvrdu o prijavi prijevoza za vlastite potrebe koju, na pisani zahtjev pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, izdaje izdavatelj licencije, sukladno odredbama Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014 i Uredbe (EZ) br. 1073/2009.

(2) Izdavatelj licencije izdat će potvrdu o prijavi prijevoza za vlastite potrebe samo ako podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde izjavi da će obavljati isključivo prijevoze za vlastite potrebe.

(3) Izvod potvrde se izdaje za svako vozilo kojim će se obavljati prijevoz za vlastite potrebe i tijekom prijevoza prijevoznik ga mora imati u vozilu.

(4) Prijevoznik koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe potpisom i žigom na potvrdi potvrđuje da će obavljati isključivo prijevoz za vlastite potrebe.

(5) Na postupak izdavanja, ukidanja, promjene podataka i prestanka važenja potvrde o prijavi prijevoza osoba za vlastite potrebe u međunarodnom cestovnom prometu na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ovoga Zakona koje se odnose na postupak izdavanja, ukidanja, promjene podataka i prestanka važenja licencije.

(6) Prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba za vlastite potrebe u unutarnjem cestovnom prometu mora u vozilu imati dokaz da obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

(7) Dokazom iz stavka 6. ovoga članka smatraju se ugovori, sporazumi, vaucher, nalozi za vožnju, računi i ostale isprave iz kojih je razvidno da se prijevoz obavlja kao prijevoz za vlastite potrebe, sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 43. ovoga Zakona.

### ***Prijevoz tereta za vlastite potrebe***

#### **Članak 95.**

(1) Prijevozom tereta za vlastite potrebe smatra se prijevoz koji obavljaju prijevoznici sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 43. ovoga Zakona, ako su ispunjeni sljedeći dodatni uvjeti:

- teret koji se prevozi mora biti u vlasništvu ili prodan, kupljen, dat ili uzet u najam, proizveden, dopunjen, prepravljen ili popravljen od strane prijevoznika koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe
- svrha puta mora biti prijevoz tereta do ili od prijevoznika koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe, te njegovo premještanje unutar ili izvan sjedišta prijevoznika koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe
- vozilima kojima se obavlja takav prijevoz moraju upravljati vozači zaposleni kod prijevoznika - pravne osobe, prijevoznika - fizičke osobe obrtnika ili sam prijevoznik fizička osoba - obrtnik i
- vozila moraju biti u vlasništvu, zakupu ili leasingu ili na neki drugi način stavljena na raspolaganje prijevozniku koji obavlja prijevoz.

(2) Prijevoznik koji obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka mora u vozilu imati dokaz da obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe (račun, otpremnicu, teretni list i sl.).

(3) Prijevoz tereta za vlastite potrebe u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu domaći prijevoznik može obavljati teretnim vozilima najveće dopuštene mase do 12 tona.

(4) Ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima najveće dopuštene mase preko 12 tona, može ga obavljati isključivo temeljem licencije iz članka 14. stavka 2. podstavka 1. ili temeljem licencije Zajednice za prijevoz tereta iz članka 28. ovoga Zakona.

## XI. AGENCIJSKA DJELATNOST U CESTOVNOM PRIJEVOZU

### *Obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu*

#### **Članak 96.**

(1) Agencijska djelatnost u cestovnom prijevozu, u smislu ovoga Zakona, su poslovi posredovanja kod zapošljavanja prijevoznih kapaciteta prijevoznika u prijevozu putnika i tereta u ime i za račun prijevoznika, te poslovi prodaje karata u ime i za račun prijevoznika u javnom linijskom autobusnom prijevozu putnika na organiziranim prodajnim mjestima, ako ih ne obavlja autobusni kolodvor, kao i poslovi ishođenja dozvola za obavljanje izvanrednih prijevoza te organizacije pratnji izvanrednih prijevoza na području Republike Hrvatske.

(2) Agencijsku djelatnost u cestovnom prijevozu može obavljati pravna ili fizička osoba - obrtnik koja je registrirana za obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu i koja ima licenciju za tu djelatnost, o čemu se donosi rješenje (u daljnjem tekstu: agent u cestovnom prijevozu).

(3) Ured državne uprave u županiji, odnosno upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za poslove prometa, izdat će licenciju za početak obavljanja agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu pravnoj ili fizičkoj osobi - obrtniku koja ima dobar ugled u smislu odredbi članka 16. ovoga Zakona, koja ima upisanu agencijsku djelatnost u cestovnom prijevozu u sudski ili obrtni registar, te koja ima:

- poslovni prostor s istaknutom tvrtkom na ulazu, koji je primjeren za poslovanje, potpuno odvojen od stambenog prostora i koji omogućava nesmetano obavljanje djelatnosti agenta u cestovnom prijevozu i
- sklopljen ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu iz stavka 4. ovoga članka.

(4) Agent u cestovnom prijevozu je dužan kod osiguravatelja u Republici Hrvatskoj ili kod osiguravatelja u državi članici Europske unije sklopiti i obnavljati osiguranje od odgovornosti za štetu koju bi obavljanjem agencijske djelatnosti mogao prouzročiti prijevozniku, naručitelju prijevoza ili trećoj osobi.

(5) Najniža osigurana svota za štetu iz stavka 4. ovoga članka ne može biti manja od 150.000,00 kuna po jednom štetnom događaju, odnosno 750.000,00 kuna za sve odštetne zahtjeve u jednoj osiguravateljskoj godini.

(6) Agent u cestovnom prijevozu u obavljanju agencijske djelatnosti mora postupati s povećanom pažnjom, sukladno pravilima struke i dobrim poslovnim običajima.

(7) Izdavatelj licencije rješenjem će ukinuti licenciju agentu u cestovnom prijevozu ako agencijsku djelatnost obavlja suprotno propisima i pravilima struke ili dobrim poslovnim običajima ili ako prestane ispunjavati neki od uvjeta propisanih za izdavanje licencije.

(8) Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama za obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu.

(9) Izdavatelj licencije će podatke o izdanim licencijama za obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu upisati u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

(10) Protiv rješenja iz stavaka 2. i 7. ovoga članka dopuštena je žalba Ministarstvu.

(11) Odredbe ovoga Zakona o postupku i načinu izdavanja i ukidanja licencije za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza na odgovarajući način se primjenjuju i na izdavanje i ukidanje licencije za obavljanje agencijske djelatnosti.

(12) Na prava i obveze agenata u cestovnom prijevozu koje nastanu u obavljanju agencijske djelatnosti na odgovarajući način se primjenjuju odredbe zakona koji regulira obvezne odnose.

## **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 koji 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 se primjenjuju 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 se zaključuju 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 istovremeno i naručitelj prijevoza.

(9) Pošiljatelj ili primatelj je dužan 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.

### **XIII. AUTOBUSNI I TERETNI KOLODVORI I PUTNIČKI TERMINALI**

#### ***Usluge i opremljenost autobusnih kolodvora***

#### **Članak 98.**

(1) Na autobusnim kolodvorima obavlja se prihvata i otprema autobusa i putnika, preuzimanje i pohranjivanje prtljage, pružanje informacija o prijevozima i druge usluge povezane s javnim prijevozom putnika.

(2) Na autobusnim kolodvorima obavlja se i prodaja voznih karata ako postoji ugovor o prodaji autobusnih karata sklopljen u pisanoj formi između autobusnog kolodvora i prijevoznika, sukladno odredbama članka 97. stavka 1. podstavka 11. ovoga Zakona ili je prodaja karata regulirana odredbama ugovora o pružanju kolodvorskih usluga, sukladno odredbama članka 97. stavka 1. podstavka 10. ovoga Zakona.

(3) Autobusni kolodvori obavljaju prihvata i otpremanje svih autobusa u javnom linijskom županijskom, međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu putnika prema izdanim dozvolama ili sukladno sklopljenim ugovorima o prijevozu putnika i važećim voznim redovima.

(4) Autobusni kolodvori obavljaju prihvat i otpremanje autobusa u posebnom linijskom prijevozu putnika i povremenom prijevozu putnika u skladu s raspoloživim brojem perona i s drugim raspoloživim resursima potrebnim za obavljanje kolodvorske djelatnosti.

(5) Peroni za prihvat autobusa moraju biti na odgovarajući način opremljeni i označeni tako da je zajamčena sigurnost putnika i drugih osoba koje ih koriste i koje se zadržavaju na području autobusnog kolodvora, neometani dolazak i odlazak autobusa, te obavljanje drugih poslova iz stavka 1. ovoga članka.

(6) Izdavatelji dozvola za prijevoz putnika ili druga nadležna tijela za prijevoz putnika obvezni su dostaviti sve ovjerene i odobrene vozne redove prijevoznika onim autobusnim kolodvorima čije je korištenje predviđeno tim voznim redovima.

(7) Pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru dužan je na svim medijima koje koristi za objavljivanje informacija o voznim redovima autobusa objavljivati sve vozne redove svih prijevoznika koji koriste autobusni kolodvor i o istom davati informacije i prodavati vozne karte bez diskriminacije.

(8) Pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru dužan je imati vlastitu mrežnu (web) stranicu koju je dužan redovito ažurirati i na kojoj je dužan imati prikaz svih važećih voznih redova i svih ostalih informacija relevantnih za pravodobno i potpuno informiranje putnika.

### ***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 isto 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 se dužan pridržavati.

(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 koje reguliraju ugovore 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.

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

### ***Obveze autobusnih kolodvora u evidentiranju obavljanja prijevoza putnika i izvještavanju o nepravilnostima***

#### **Članak 101.**

(1) Pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru dužan je voditi očevidnik o dolascima i polascima autobusa, u predviđenom radnom vremenu kolodvora.

(2) Pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru dužan je inspekciju cestovnog prometa Ministarstva izvješćivati do desetog dana u tekućem mjesecu za protekli mjesec o neobavljanju prijevoza na odobrenim linijama i o obavljanju prijevoza na odobrenim linijama suprotno izdanim dozvolama, odnosno voznim redovima, te o svim ostalim nepravilnostima u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika koje su propisane ovim Zakonom.

(3) Vozač autobusa dužan je prijaviti pružatelju kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru vrijeme svakog dolaska i polaska autobusa, a autobusni kolodvor je prijavu dužan ovjeriti na putnom radnom listu i unijeti je u očevidnik o polascima i dolascima autobusa.

(4) Ministar pravilnikom iz članka 99. stavka 10. ovoga Zakona propisuje sadržaj i način vođenja očevidnika iz stavka 1. ovoga članka te način izvještavanja o utvrđenim nepravilnostima iz stavka 2. ovoga članka.

### ***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.

### ***Objava Općih uvjeta obavljanja kolodvorskih djelatnosti***

#### **Članak 103.**

(1) Usluge pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima i teretnim kolodvorima moraju biti pod istim uvjetima dostupne svim korisnicima.

(2) Opći uvjeti obavljanja kolodvorskih djelatnosti moraju biti objavljeni na vidnom mjestu i dostupni korisnicima.

(3) Autobusni ili teretni kolodvor dužan je dokument iz stavka 2. ovoga članka javno objaviti i na svojim mrežnim (web) stranicama ili na drugi odgovarajući način.

### **XIV. MJERE U SLUČAJU KRIZE NA PRIJEVOZNOM TRŽIŠTU**

#### ***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 koji reguliraju 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 se odgovarajuće odnosi i na unutarnje tržište cestovnog prijevoza tereta i putnika.

## XV. NADLEŽNOST MINISTARSTVA

### *Provedba propisa*

#### **Članak 106.**

U provedbi propisa iz članka 2. ovoga Zakona i provedbi odredaba ovoga Zakona, Ministarstvo obavlja sljedeće:

- poslove nacionalne kontaktne točke i razmjene podataka s drugim državama članicama (članak 18. Uredbe (EZ) br. 1071/2009)
- poslove iz članka 10. Uredbe (EZ) br. 1071/2009
- utvrđuje stanje na tržištu prijevoznih usluga i izrađuje razvojne planove u tome području
- izdaje licencije Zajednice i ovjerene vjerodostojne preslike licencija Zajednice, sukladno članku 4. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 i članku 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009
- ukida licencije Zajednice
- razmjenjuje s drugim državama dozvole za obavljanje prijevoza tereta
- izdaje dozvole za strane prijevoznike i dozvole za obavljanje kabotaže
- izdaje i ukida dozvole i druge upravne akte nadležnih tijela, sukladno Uredbi (EZ) br. 1072/2009, Uredbi (EZ) br. 1073/2009 i drugim propisima Europske unije
- izdaje potvrde za vozače, sukladno članku 5. Uredbe (EZ) br. 1072/2009
- izdaje knjige putnih listova za prijevoz putnika u cestovnom prometu
- obavlja poslove iz članaka 6. i 7. Uredbe (EZ) br. 1072/2009
- poduzima mjere iz članaka 12. i 13. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 i članaka 22. i 23. Uredbe (EZ) br. 1073/2009
- izdaje potvrde o prijavi međunarodnog prijevoza osoba za vlastite potrebe
- sastavlja izvješća o aktivnostima nadležnih tijela i dostavlja ih Komisiji, sukladno članku 26. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, članku 17. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 i članku 28. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 i
- odlučuje o žalbama u skladu s odredbama ovoga Zakona.

### *Vodenje Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika*

#### **Članak 107.**

(1) Ministarstvo vodi Nacionalni registar cestovnih prijevoznika u elektronskom obliku, kao jedinstvenu nacionalnu evidenciju svih podataka vezanih za odredbe ovoga Zakona, odredbe uredbi Europske unije, odredbe međunarodnih konvencija i ugovora te drugih propisa koji reguliraju djelatnost cestovnog prijevoza putnika i tereta, a koji su od važnosti za nesmetano funkcioniranje prijevoznog tržišta.

(2) Ministarstvo će na svojim mrežnim (web) stranicama omogućiti pristup Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika, u sadržaju sukladno posebnim propisima koji reguliraju zaštitu osobnih podataka.

(3) Nacionalni registar cestovnih prijevoznika može sadržavati i sve druge podatke od važnosti za nesmetano i kvalitetno funkcioniranje prijevoznog tržišta prijevoza putnika i tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu.

(4) Sadržaj i način vođenja Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika pravilnikom propisuje Ministar.

#### ***Provedba upravnog nadzora***

#### **Članak 108.**

Ministarstvo obavlja upravni nadzor nad provedbom ovoga Zakona i na temelju njega donesenih propisa.

### **XVI. INSPEKCIJSKI NADZOR I NADLEŽNOST CARINSKE UPRAVE**

#### **Članak 109.**

(1) Inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona obavlja inspekcija cestovnog prometa Ministarstva, sukladno posebnom zakonu koji regulira ovlasti, način rada i odgovornosti inspekcije cestovnog prometa.

(2) Osim inspekcije cestovnog prometa, inspekcijski nadzor nad pojedinim odredbama ovoga Zakona provode druga nadzorna tijela kojima je to ovim Zakonom dano u nadležnost.

(3) Carinska uprava na graničnom prijelazu, odnosno na drugom mjestu gdje se obavlja carinski nadzor provjerava da li domaći prijevoznik, prijevoznik Europske unije ili strani prijevoznik imaju dozvolu i druge isprave propisane ovim Zakonom, drugim propisima i međunarodnim ugovorima te da li prijevoznik obavlja prijevoz u skladu s tim dozvolama i ispravama.

(4) Ako Carinska uprava utvrdi da strani prijevoznik ili prijevoznik Europske unije nema u vozilu propisanu dozvolu te ostale potrebne isprave ili ako ih ne koristi na propisani način, zabranit će ulazak vozila toga prijevoznika u Republiku Hrvatsku, odnosno izlazak iz Republike Hrvatske, te o tome odmah izvijestiti inspekciju cestovnog prometa Ministarstva.

(5) Ako Carinska uprava utvrdi da domaći prijevoznik nema u vozilu propisanu dozvolu i ostale potrebne isprave ili ako ih ne koristi na propisani način, zabranit će izlazak vozila iz Republike Hrvatske i o tome odmah izvijestiti inspekciju cestovnog prometa Ministarstva.

(6) Ako Carinska uprava utvrdi da pravna ili fizička osoba - obrtnik obavlja javni prijevoz tereta ili putnika bez licencije, naredit će iskrcavanje tereta u najbližem carinskom skladištu, o trošku te pravne ili fizičke osobe, odnosno zabraniti izlazak autobusa iz Republike Hrvatske i o tome odmah izvijestiti inspekciju cestovnog prometa Ministarstva.

(7) Carinska uprava privremeno će oduzeti stranom prijevozniku dozvolu za prijevoz, izdanu na temelju ovoga Zakona ili međunarodnog ugovora ili drugog propisa, ako posumnja u njezinu ispravnost, odnosno ako se prijevoznik ne pridržava uvjeta iz dozvole ili ako na bilo koji drugi način zloupotrebljava dozvolu.

(8) Privremeno oduzeta dozvola sa zapisnikom o njenom privremenom oduzimanju dostavlja se inspekciji cestovnog prometa Ministarstva u roku od 24 sata od oduzimanja, zbog poduzimanja daljnjih zakonom propisanih mjera.

## **XVII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

### ***Kategorizacija prekršaja***

#### **Članak 110.**

(1) Prekršaji u smislu ovoga Zakona se kategoriziraju, temeljem odredbi Uredbe Komisije (EU) 2016/403, u kategorije lakih prekršaja pravnih i fizičkih osoba - vozača, teških prekršaja, vrlo teških prekršaja i najtežih prekršaja.

(2) Laki prekršaji iz stavka 1. ovoga članka se kategoriziraju u lake prekršaje pravnih osoba i fizičkih osoba - obrtnika te u lake prekršaje fizičkih osoba - vozača.

(3) Teški prekršaji iz stavka 1. ovoga članka se kategoriziraju u teške prekršaje pravnih osoba i fizičkih osoba - obrtnika te u teške prekršaje fizičkih osoba - vozača.

### ***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 licenciji (članak 24. stavak 1.)



- ako domaći prijevoznik započne obavljati prijevoz vozilima za koja nema izvod iz licencije ili ako autotaksi prijevoznik započne obavljati autotaksi prijevoz vozilima koja nisu upisana u evidenciju iz članka 14. stavka 7. ovoga Zakona (članak 24. stavak 2.)
- ako domaći prijevoznik ne obavijesti izdavatelja licencije o svakoj promjeni podataka na temelju kojih je licencija izdana, u roku od osam dana od dana promjene (članak 25. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 19. ovoga Zakona (članak 32. stavak 4.)
- ako prijevoznik ne izda svakom putniku voznu kartu sukladno odredbama članka 36. stavka 1. ovoga Zakona (članak 36. stavak 4.)
- ako prijevoznik ne izvijesti bez odgođe 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 istoj 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 na način 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 7.000,00 do 30.000,00 kuna.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba - obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 7.000,00 do 30.000,00 kuna.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna.

### ***Laki prekršaji fizičkih osoba - vozača***

#### **Članak 112.**

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

- ako vozač prilikom obavljanja prijevoza kod sebe nema ili na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor ne pokaže važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije (članak 12. stavak 6.)
- ako vozač koji ne dokaže stečenu stručnu osposobljenost kodom Europske unije prilikom obavljanja prijevoza kod sebe nema ili na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor ne pokaže SSO o početnoj kvalifikaciji i SSO o periodičkoj izobrazbi (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 18.)
- 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 500,00 do 1.000,00 kuna.

### ***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 na način 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 bez da se u vozilu nalazi preslika ugovora (članak 44. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika na način 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 9.)
- ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika na način da ga obavlja bez odgovarajuće licencije (članak 45. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika vozilima koja nemaju na vidnom 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 na način 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 na način 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 bez da se u vozilu nalazi nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument u slučaju da je povremeni prijevoz putnika reguliran ugovorom kojim je obuhvaćeno više putovanja (članak 46. stavak 7.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika na način da ukrcu 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 vidnom 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 na način 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 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 na način da ih koristi za vozila za koja nema važeću ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice (članak 86. stavak 1.)
- ako prijevoznik koristi strane dozvole na način da se strana dozvola ne nalazi u vozilu za cijelo vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza tereta (članak 86. stavak 2.)
- ako prijevoznik koristi strane dozvole na način da nije pravilno popunio dozvolu, odnosno ako je mijenjao podatke unesene u dozvolu (članak 86. stavak 3.)
- ako prijevoznik koristi strane dozvole na način da je ne koristi u skladu s njenom 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 15.000,00 do 50.000,00 kuna.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba - obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 50.000,00 kuna.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 7.000,00 do 15.000,00 kuna.

### ***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 postupa na način da ne prihvati i ne preveze svaku osobu uz prihvat prtljage sukladno odredbama Općih uvjeta prijevoza ili ako ne poštuje vozni red i ostale uvjete iz dozvole, odnosno ugovora o prijevozu ili ako koristi mjesta za zaustavljanje koja nisu predviđena voznim redom ili ako ukrcava ili iskrcava putnike izvan autobusnih kolodvora, putničkih terminala ili autobusnih stajališta koji su određeni voznim redom ili ako osobi ovlaštenoj za nadzor ne pokaže izvod iz licencije za obavljanje unutarnjeg prijevoza ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz kao javnu uslugu ili ako u vozilu nema ispravno popunjeni putni radni list u županijskom i međužupanijskom javnom linijskom i posebnom linijskom prijevozu i mikroprijevozu ili ako u vozilu nema primjerak ugovora o podvozarstvu ili ako u vozilu nema primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika u običnoj preslici ili ako nema u vozilu dokaz kojim se dokazuje radni status vozača kod prijevoznika koji obavlja prijevoz ili ako nema u vozilu potvrdu za vozače iz trećih država ukoliko je obveznik njenog 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 bez da u vozilu ima presliku ugovora o prijevozu i ispravno popunjeni putni list i dokumente iz članak 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 najamljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta, odnosno ako nema ugovor o najmu ili ovjerenu kopiju ugovora o najmu u kojem su između ostalog 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 kopija 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 1.000,00 do 2.000,00 kuna.

### ***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 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 međuzupanijskom prijevozu jednim vozilom održava prijevoz temeljem više od jedne dozvole, odnosno voznog reda, osim u uvjetima kada to dozvoljava razina prijevozne potražnje sukladno odredbama članka 41. stavka 3. ovoga Zakona (članak 41. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza bez odgovarajuće licencije ili protivno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 16. ovoga Zakona ili ako vozači ne zadovoljavaju uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 9. ovoga Zakona (članak 51. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem bez odgovarajuće licencije (članak 51. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu suprotno izdanoj dozvoli i njenim sastavnim dijelovima (itinereru, 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 njenim sastavnim dijelovima (itinereru, 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 ili iz Republike Hrvatske bez dozvole (članak 87. stavak 1.)

- ako strani prijevoznik za cijelo vrijeme trajanje 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 na način 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 na način 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 na način 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 na način 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 na način da ne pribavi potvrdu o prijavi prijevoza za vlastite potrebe (članak 94. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz osoba za vlastite potrebe na način 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 na način 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 25.000,00 do 70.000,00 kuna.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba - obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 70.000,00 kuna.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 25.000,00 kuna.

### *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 5.)
- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema pravo upravljati tim vozilom s obzirom na životnu dob (članak 8. stavak 6.)
- ako 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 obavlja izvanredni prijevoz tereta u cestovnom prometu bez dozvole za izvanredni prijevoz (članak 77. stavak 2.)
- ako domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije obavlja izvanredni prijevoz tereta na način 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 35.000,00 do 100.000,00 kuna.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba - obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 35.000,00 do 100.000,00 kuna.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 20.000,00 do 35.000,00 kuna.

## **XVIII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

### *Donošenje podzakonskih propisa*

#### **Članak 117.**

(1) Ministar će u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona, donijeti pravilnike iz članka 10. stavka 5., članka 13. stavka 7., članka 14. stavka 12., članka 22. stavka 9., članka 33. stavka 9., članka 35. stavka 4., članka 46. stavka 9., članka 82. stavka 7., članka 99. stavka 10. i članka 107. stavka 4. ovoga Zakona.

(2) Do stupanja na snagu pravilnika iz stavka 1. ovoga članka ostaju na snazi pravilnici doneseni na temelju Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 82/13), i to:

- Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (Narodne novine, br. 120/05 i 102/07)
- Pravilnik o ispitu o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza (Narodne novine, broj 73/14)
- Pravilnik o određivanju daljinara i najmanjeg voznog vremena (Narodne novine, broj 20/14)
- Pravilnik za izvješćivanje o raspodjeli i iskorištenosti stranih dozvola (Narodne novine, broj 20/14)
- Pravilnik o visini naknade za stranu dozvolu i visini naknade za trošak postupka raspodjele strane dozvole (Narodne novine, broj 20/14)
- Pravilnik o registru prijevoznika i evidenciji posrednika u cestovnom prijevozu (Narodne novine, broj 56/14)
- Pravilnik o kategorizaciji autobusnih kolodvora (Narodne novine, broj 52/14)

- Pravilnik o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (Narodne novine, broj 31/14)
- Pravilnik o licencijama u djelatnosti cestovnog prometa (Narodne novine, broj 25/14)
- Pravilnik o načinu vođenja očevidnika o polascima i dolascima autobusa (Narodne novine, broj 20/14)
- Pravilnik o raspodjeli dozvola za međunarodni prijevoz tereta (Narodne novine, broj 122/13) i
- Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika (Narodne novine, broj 114/15).

### ***Rokovi za usklađivanje sa Zakonom***

#### **Članak 118.**

(1) Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika s prijevoznicima će sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33. stavka 1. ovoga Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007, najkasnije u roku do 30. studenoga 2019. godine.

(2) Do dana sklapanja ugovora iz stavka 1. ovoga članka, ostaju na snazi ugovori kojima se regulira lokalni prijevoz putnika na području jedinica lokalne samouprave.

(3) Županije će sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika sukladno odredbama članka 33. stavaka 2. i 7. ovoga Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007 najkasnije u roku do 30. studenoga 2019. godine, osim u slučajevima kada je županijski linijski prijevoz putnika reguliran ugovorom o integriranom prijevozu putnika.

(4) Do dana sklapanja ugovora o javnoj usluzi iz stavka 3. ovoga članka, odnosno do dana stupanja na snagu ugovora o integriranom prijevozu putnika, ostaju na snazi i primjenjuju se dozvole za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika izdane po ranijim propisima ili koncesijski ugovori po kojima se obavlja županijski linijski prijevoz, a važeći do dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(5) S danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaju važiti odluke jedinica lokalne samouprave o autotaksi prijevozu koje su donesene sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 82/13).

(6) Licencije i dozvole za obavljanje bilo kojeg oblika prijevoza putnika ili tereta izdane sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 82/13) vrijede do njihovog isteka, osim licencija za obavljanje autotaksi prijevoza koje se produžuju na rok od dodatnih pet godina nakon njihovog isteka.

(7) Vozači vozila B kategorije koji obavljaju autotaksi prijevoz putnika i iznajmljivanje vozila s vozačem na dan stupanja na snagu ovoga Zakona i imaju početnu kvalifikaciju stečenu prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 82/13) zadržavaju je i ona se smatra početnom kvalifikacijom za vozače za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije prema ovome Zakonu.

(8) Stručni kadrovi iz članka 11. stavka 2. točke b. koji na dan stupanja na snagu ovoga Zakona obavljaju poslove edukacije u Centrima za osposobljavanje vozača, dužni su svoje kvalifikacije uskladiti s odredbama ovoga Zakona najduže u roku od jedne godine od dana njegovog stupanja na snagu.

(9) Pravne osobe i fizičke osobe - obrtnici koji obavljaju prijevoz za vlastite potrebe dužne su se uskladiti s odredbama ovoga Zakona najkasnije u roku od tri mjeseca od dana stupanja ovoga Zakona na snagu.

(10) Pravne osobe i fizičke osobe - obrtnici koji obavljaju agencijsku djelatnost u cestovnom prijevozu dužne su se uskladiti s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja ovoga Zakona na snagu.

(11) Pravne osobe i fizičke osobe - obrtnici koji nisu navedeni u stavicima od 1. do 10. ovoga članka dužni su uskladiti svoje poslovanje s odredbama ovoga Zakona u roku od najviše jedne godine od dana stupanja Zakona na snagu.

(12) U sklopu obavljanja prijevoza po dozvolama Zajednice iz članka 63. stavka 1. ovoga Zakona, a koje vrijede na dan stupanja na snagu ovoga Zakona, domaćim prijevoznicima je dopušteno obavljati unutarnji prijevoz putnika između polazišta i odredišta u Republici Hrvatskoj, pod uvjetom da privitak dozvole Zajednice čine cjenik, vozni red i itinerer koji su ovjereni od strane Ministarstva na dan izdavanja dozvole.

(13) Do stupanja na snagu pravilnika iz članka 33. stavka 9. ovoga članka ili do sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi temeljem Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili do sklapanja ugovora o integriranom javnom prijevozu putnika, županijski prijevoz putnika nastavlja se obavljati isključivo temeljem dozvola za županijski linijski prijevoz koje su bile važeće na dan stupanja na snagu ovoga Zakona ili na temelju koncesijskog ugovora koji je bio važeći na dan stupanja na snagu ovoga Zakona.

(14) Osobe koje su na dan stupanja na snagu ovoga Zakona započele s prekvalifikacijom u sustavu obrazovanja odraslih za zanimanje „vozač motornih vozila“, završnim ispitom na kraju prekvalifikacije steći će početnu kvalifikaciju iz članka 7. ovoga Zakona te im se svjedodžba o završnom ispitu priznaje kao SSO o početnoj kvalifikaciji.

### ***Završetak započetih postupaka***

#### **Članak 119.**

Postupci vezani za obavljanje djelatnosti prijevoza putnika i tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima te obavljanja prijevoza za vlastite potrebe, 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, broj 82/13).

*Stupanje na snagu Zakona*

**Članak 120.**

Danom stupanja na snagu ovoga Zakona, prestaje važiti Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 82/13).

**Članak 121.**

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.**

Odredbama ovoga članka se definira predmet Zakona, određuje se područje primjene Zakona u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu te se definiraju izuzeća od primjene Zakona.

### **Uz članak 2.**

Odredbama ovoga članka se definiraju uredbe i direktive Europske unije za koje se Zakonom utvrđuje pravni okvir za njihovu provedbu u Republici Hrvatskoj.

### **Uz članak 3.**

Odredbama ovoga članka se utvrđuje nadležnost Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za provedbu Zakona.

### **Uz članak 4.**

Odredbama ovoga članka se definiraju opći pojmovi iz Zakona te se preuzimaju pojmovi iz drugih pravnih akata koji reguliraju područje cestovnog prometa i prijevoza u unutarnjem i međunarodnom prometu.

### **Uz članak 5.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obveza posjedovanja početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe za vozače koji profesionalno obavljaju prijevoz putnika ili tereta vozilima određenih kategorija, obveza posjedovanja početne kvalifikacije za vozače autotaksi vozila i vozila koja se iznajmljuju s vozačem koja se stječe po posebnom programu, obveza stjecanja određene kvalifikacije kada se osobnim vozilima obavljaju drugi oblici prijevoza osim autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, te obveza upisa profesionalnih vozača u Registar profesionalnih vozača.

### **Uz članak 6.**

Odredbama ovoga članka se propisuju iznimke od obveze stjecanja stručne osposobljenosti vozača u dijelu početne i periodičke izobrazbe.

### **Uz članak 7.**

Odredbama ovoga članka se uređuje način stjecanja početnih kvalifikacija, ovlasti srednjih škola u sustavu izobrazbe profesionalnih vozača, izuzeća od obveze stjecanja početne kvalifikacije te sastavnice teoretskog i/ili praktičnog dijela ispita za stjecanje početne kvalifikacije za pojedine kategorije vozila, odnosno vozača.

**Uz članak 8.**

Odredbama ovoga članka se uređuje najmanja životna dob vozača potrebna za stjecanje prava na upravljanje vozilima pojedinih kategorija.

**Uz članak 9.**

Odredbama ovoga članka se uređuje način periodičke izobrazbe profesionalnih vozača, kategorije vozača koji je moraju prolaziti i u kojim rokovima te izuzeća od obveze stjecanja periodičke izobrazbe.

**Uz članak 10.**

Odredbama ovoga članka se definira koji vozači, a s obzirom na prebivalište i mjesto zaposlenja, stječu početnu kvalifikaciju i periodičku izobrazbu u Republici Hrvatskoj, te se predviđa donošenje pravilnika kojim se namjerava pobliže urediti područje stjecanja početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe vozača, a predviđa se i donošenje odluke kojom će Ministar propisati najmanju cijenu osposobljavanja profesionalnih vozača. Također se uređuje područje obvezne literature iz područja stručne izobrazbe profesionalnih vozača, te program i sadržaj teorijskog ispita za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima koja se iznajmljuju s vozačem.

**Uz članak 11.**

Odredbama ovoga članka uređuju se uvjeti i način rada Centara za osposobljavanje vozača, uvjeti i način rada Ispitnih centara te postupak izdavanja rješenja kojima se odobrava njihov rad.

**Uz članak 12.**

Odredbama ovoga članka uređuje se upisivanje oznake Europske unije u vozačke dozvole profesionalnih vozača u cestovnom prometu te priznavanje dokaza o stručnoj osposobljenosti vozača za vozače iz trećih država i drugih država članica Europske unije.

**Uz članak 13.**

Odredbama ovoga članka uređuju se posebni uvjeti koje moraju zadovoljiti vozila kojima se obavlja javni prijevoz putnika i tereta u cestovnom prometu, kao i vozila kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe u cestovnom prometu.

**Uz članak 14.**

Odredbama ovoga članka propisuju se vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu, izuzeća od posjedovanja licencija, te način vođenja podataka o izdanim licencijama.

**Uz članak 15.**

Odredbama ovoga članka propisuju se uvjeti koje je potrebno zadovoljiti za dobivanje pojedine vrste licencije.

**Uz članak 16.**

Odredbama ovoga članka propisuju se slučajevi kada pravna ili fizička osoba ne ispunjava uvjete za posjedovanje dobrog ugleda, kao uvjeta za dobivanje određene vrste licencije.

**Uz članak 17.**

Odredbama ovoga članka propisuju se načini na koje pravna ili fizička osoba dokazuje posjedovanje dobrog ugleda.

**Uz članak 18.**

Odredbama ovoga članka propisuju se uvjeti stjecanja financijske sposobnosti za domaće prijevoznike po kategorijama vozila i prijevoza koje isti obavljaju, te načini dokazivanja financijske sposobnosti.

**Uz članak 19.**

Odredbama ovoga članka propisuje se mogućnost dokazivanja financijske sposobnosti dokumentima koje predviđa Uredba (EZ) br. 1071/2009.

**Uz članak 20.**

Odredbama ovoga članka propisuje se obveza prijevoznika da bude stručno osposobljen ili da ima upravitelja prijevoza koji je stručno osposobljen, propisuju se odredbe o ispitu vezanom za stjecanje stručne osposobljenosti te izuzimanje od obveze polaganja tog ispita, ukoliko fizička osoba posjeduje određenu stručnu spremu iz područja cestovnog prometa.

**Uz članak 21.**

Odredbama ovoga članka se propisuje priznavanje dokaza o stručnoj osposobljenosti sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1071/2009.

**Uz članak 22.**

Odredbama ovoga članka propisuju se mjesto i način polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti te vođenje evidencije o položenim ispitima i izdanim uvjerenjima, troškovi polaganja ispita te propisivanje plana i programa ispita.

**Uz članak 23.**

Odredbama ovoga članka se propisuje postupak podnošenja zahtjeva za izdavanje licencije, donošenje rješenja o izdavanju licencije, rok važenja izdane licencije, te postupanje s izvornikom i izvodima iz licencije.

**Uz članak 24.**

Odredbama ovoga članka propisuju se uvjeti za početak obavljanja prijevoza, ovisno o posjedovanju određene vrste licencije i izvoda iz licencije.

**Uz članak 25.**

Odredbama ovoga članka uređuju se odredbe o promjeni podataka u izdanoj licenci.

**Uz članak 26.**

Odredbama ovoga članka uređuje se postupak privremene zabrane obavljanja djelatnosti temeljem izdane licence, te postupak izdavanja rješenja o istom te postupanje po tom rješenju.

**Uz članak 27.**

Odredbama ovoga članka uređuje se postupak trajnog ukidanja licence i postupanje s trajno oduzetom licencijom.

**Uz članak 28.**

Odredbama ovoga članka uređuje se obveza posjedovanja licence Zajednice radi obavljanja međunarodnog cestovnog prijevoza te ovlast izdavanja licence Zajednice u Republici Hrvatskoj.

**Uz članak 29.**

Odredbama ovoga članka propisuje se postupak izdavanja licence Zajednice i primjena odredbi o licencijama za unutarnji prijevoz prilikom izdavanja licence Zajednice.

**Uz članak 30.**

Odredbama ovoga članka propisuje se način izdavanja i ukidanja potvrda za vozače iz trećih država koji rade za poslodavce s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj, a sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1072/2009.

**Uz članak 31.**

Odredbama ovoga članka propisuju se vrste prijevoza putnika koje se mogu obavljati u unutarnjem cestovnom prometu.

**Uz članak 32.**

Odredbama ovoga članka propisuje se tko sve može obavljati javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, načini obavljanja takvog prijevoza, te obveza donošenja i javne objave Općih uvjeta prijevoza od strane prijevoznika.

**Uz članak 33.**

Odredbama ovoga članka se određuju pravni temelji za obavljanje svih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu te ovlasti i odgovornosti nadležnih tijela s tim u vezi.



**Uz članak 34.**

Odredbama ovoga članka se propisuju obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu.

**Uz članak 35.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način izrade daljinara i najmanjeg voznog vremena te donošenje pravilnika s tim u vezi.

**Uz članak 36.**

Odredbama ovoga članka uređuje se izdavanje, posjedovanje i postupanje prilikom nadzora s voznim kartama u unutarnjem linijskom prijevozu putnika.

**Uz članak 37.**

Odredbama ovoga članka uređuje se obveza postupanja prijevoznika u slučaju kašnjenja linije u polasku, postupanje autobusnih kolodvora s tim u vezi, te reguliranje zaštite prava putnika u slučajevima kašnjenja i u slučajevima drugih nepravilnosti u prijevozu.

**Uz članak 38.**

Odredbama ovoga članka uređuju se obveze prijevoznika u slučajevima kada isti privremeno prekida prijevoz na liniji te uvjeti pod kojima se prijevoz može privremeno prekinuti.

**Uz članak 39.**

Odredbama ovoga članka uređuju se obveze prijevoznika u slučajevima kada isti trajno obustavlja prijevoz na liniji te uvjeti pod kojima se prijevoz može trajno obustaviti.

**Uz članak 40.**

Odredbama ovoga članka uređuje se mogućnost zajedničkog obavljanja javnog linijskog prijevoza na određenoj liniji, načini obavljanja takvog prijevoza, te obveze prijevoznika ukoliko zajednički obavljaju prijevoz.

**Uz članak 41.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika ovisno o linijama, voznim redovima i broju vozila kojima se linije i vozni redovi održavaju.

**Uz članak 42.**

Odredbama ovoga članka uređuje se podvozarstvo kao način obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika u županijskom i međuzupanijskom prijevozu putnika.

**Uz članak 43.**

Odredbama ovoga članka uređuju se obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, te obveze vozača prema poslodavcu s tim u vezi.

**Uz članak 44.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način, uvjeti, dokumentacija i obvezan način postupanja prijevoznika prilikom obavljanja posebnog linijskog prijevoza putnika.

**Uz članak 45.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način, uvjeti, dokumentacija i obvezno postupanje prijevoznika prilikom obavljanja shuttle prijevoza putnika.

**Uz članak 46.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način, uvjeti, dokumentacija i obvezno postupanje prijevoznika prilikom obavljanja povremenog prijevoza putnika.

**Uz članak 47.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način, uvjeti, dokumentacija i obvezno postupanje prijevoznika prilikom obavljanja autotaksi prijevoza putnika.

**Uz članak 48.**

Odredbama ovoga članka uređuje se područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu i pitanje cijena autotaksi prijevozne usluge te kontrole primjene cjenika i samog prometovanja.

**Uz članak 49.**

Odredbama ovoga članka uređuje se mogućnost poslovanja stranog autotaksi prijevoznika na području Republike Hrvatske sukladno međunarodnim ugovorima.

**Uz članak 50.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način, uvjeti, dokumentacija i obvezno postupanje prijevoznika prilikom obavljanja mikroprijevoza.

**Uz članak 51.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način, vrste, uvjeti, dokumentacija i obvezno postupanje prijevoznika prilikom obavljanja posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu.

**Uz članak 52.**

Odredbama ovoga članka uređuju se posebni pojmovi vezani za sustave integriranog prijevoza putnika.

**Uz članak 53.**

Odredbama ovoga članka uređuju se opće odredbe vezane za sustave integriranog prijevoza putnika.

**Uz članak 54.**

Odredbama ovoga članka uređuje se područje na kojem se mogu implementirati sustavi integriranog prijevoza putnika.

**Uz članak 55.**

Odredbama ovoga članka propisuje se način sklapanja ugovora i moguće ugovorne strane kod sklapanja ugovora o integriranom javnom prijevozu putnika.

**Uz članak 56.**

Odredbama ovoga članka uređuju se ciljevi sklapanja ugovora o pružanju usluga integriranog javnog prijevoza putnika.

**Uz članak 57.**

Odredbama ovoga članka definiraju se obvezni prilozi ugovora o javnom integriranom prijevozu putnika.

**Uz članak 58.**

Odredbama ovoga članka uređuju se odredbe ugovora o javnom integriranom prijevozu putnika kao ugovora o javnoj usluzi.

**Uz članak 59.**

Odredbama ovoga članka uređuje se prestanak ugovora o pružanju usluge integriranog prijevoza putnika.

**Uz članak 60.**

Odredbama ovoga članka uređuje se primjena ostalih propisa iz pojedinih prometnih grana prilikom pravnog uređenja sustava integriranog prijevoza putnika.

**Uz članak 61.**

Odredbama ovoga članka definiraju se vrste javnog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu.

**Uz članak 62.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i drugih država članica Europske unije, te između Republike Hrvatske i trećih država, kao i obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika kroz Republiku Hrvatsku u tranzitu.

**Uz članak 63.**

Odredbama ovoga članka uređuje se pitanje izdavanja i korištenja dozvole Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika između država članica Europske unije i Republike Hrvatske.

**Uz članak 64.**

Odredbama ovoga članka uređuje se izdavanje, rok važenja, obvezni prilozi i vođenje upisnika za dozvole temeljem kojih se obavlja međunarodni javni linijski prijevoz putnika iz Republike Hrvatske u treće države.

**Uz članak 65.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način obavljanja i potrebna dokumentacija za obavljanje tranzitnog linijskog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu.

**Uz članak 66.**

Odredbama ovoga članka uređuje se primjena odredbi o javnom linijskom prijevozu putnika u unutarnjem cestovnom prometu.

**Uz članak 67.**

Odredbama ovoga članka uređuju se uvjeti i način trajne obustave prijevoza u međunarodnom javnom linijskom prijevozu putnika.

**Uz članak 68.**

Odredbama ovoga članka uređuje se obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika između Republike Hrvatske i država članica, te potrebna dokumentacija i izvješćivanje s tim u vezi.

**Uz članak 69.**

Odredbama ovoga članka uređuje se obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika između Republike Hrvatske i trećih država u međunarodnom cestovnom prometu.

**Uz članak 70.**

Odredbama ovoga članka se uređuje način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu na način da se definiraju modaliteti obavljanja povremenog prijevoza putnika, vrste povremenog prijevoza putnika, situacije kada je za obavljanje povremenog prijevoza putnika potrebna dozvola te mogućnost uređenja povremenog prijevoza u međunarodnom cestovnom prometu međunarodnim ugovorima.

**Uz članak 71.**

Odredbama ovoga članka se uređuje prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu naizmjeničnim vožnjama.

**Uz članak 72.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obveza popunjavanja putnog lista u međunarodnom povremenom prijevozu putnika sukladno europskoj pravnoj regulativi i INTERBUS ugovoru.

**Uz članak 73.**

Odredbama ovoga članka se uređuju način i uvjeti pod kojima se može ukinuti dozvola za prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu.

**Uz članak 74.**

Odredbama ovoga članka definiraju se vrste prijevoza tereta koje se mogu obavljati u unutarnjem cestovnom prometu.

**Uz članak 75.**

Odredbama ovoga članka se definiraju karakteristike javnog prijevoza tereta.

**Uz članak 76.**

Odredbama ovoga članka uređuje se način i obveza obavljanja javnog prijevoza tereta sukladno posebnim propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama.

**Uz članak 77.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obavljanje izvanrednog prijevoza tereta, način izdavanja i sadržaj te postupanje s dozvolom za izvanredni prijevoz tereta, kontrola izvanrednog prijevoza tereta, ovlast za izdavanje dozvole za izvanredni prijevoz, te postupanje u slučajevima obavljanja izvanrednog prijevoza tereta bez dozvole ili suprotno izdanoj dozvoli.

**Uz članak 78.**

Odredbama ovoga članka se uređuje korištenje unajmljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta.

**Uz članak 79.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obveza ispravnog popunjavanja i posjedovanja teretnog lista u prijevozu tereta.

**Uz članak 80.**

Odredbama ovoga članka se uređuje primjena odredbi o prijevozu tereta u unutarnjem cestovnom prometu prilikom reguliranja prijevoza tereta u međunarodnom cestovnom prometu.

**Uz članak 81.**

Odredbama ovoga članka se uređuje pitanje obavljanja međunarodnog prijevoza tereta u cestovnom prometu temeljem stranih dozvola koje se izdaju domaćim prijevoznicima.

**Uz članak 82.**

Odredbama ovoga članka se uređuje način raspodjele stranih dozvola za međunarodni prijevoz tereta domaćim prijevoznicima preko nadležnog ministarstva i komora, mjerila za raspodjelu predmetnih dozvola te javna objava podataka u vezi s tim.

**Uz članak 83.**

Odredbama ovoga članka se uređuju obveze Komora u vezi s raspodjelom i iskorištenosti stranih dozvola za međunarodni prijevoz tereta od strane domaćih prijevoznika, po pojedinim državama i vrstama dozvola.

**Uz članak 84.**

Odredbama ovoga članka se uređuje pitanje naknada za strane dozvole koje plaćaju domaći prijevoznici, kao i troškovi raspodjele dodijeljenih dozvola.

**Uz članak 85.**

Odredbama ovoga članka propisuju se uvjeti pod kojima se domaćem prijevozniku može dodijeliti strana dozvola za međunarodni prijevoz tereta.

**Uz članak 86.**

Odredbama ovoga članka se uređuje način korištenja stranih dozvola za međunarodni prijevoz tereta od strane domaćih prijevoznika, te uvjeti pod kojima predmetna dozvola može biti ukinuta.

**Uz članak 87.**

Odredbama ovoga članka se uređuje pitanje dozvola za stranog prijevoznika i prijevoznika Europske unije za međunarodni prijevoz tereta u cestovnom prometu na području Republike Hrvatske.

**Uz članak 88.**

Odredbama ovoga članka se uređuje mogućnost izdavanja posebnih dozvola za međunarodni cestovni prijevoz tereta za one države s kojima Republika Hrvatska nema razmijenjene bilateralne dozvole.

**Uz članak 89.**

Odredbama ovoga članka definiraju se vrste međunarodnog prijevoza tereta za koje nisu potrebne dozvole.

**Uz članak 90.**

Odredbama ovoga članka se regulira način obavljanja kabotaže na području Republike Hrvatske za stranog prijevoznika te izdavanje i korištenje odgovarajućih dozvola.

**Uz članak 91.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obavljanje kabotaže u prijevozu putnika na području Republike Hrvatske za prijevoznika Europske unije.

**Uz članak 92.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obavljanje kabotaže u prijevozu tereta na području Republike Hrvatske za prijevoznika Europske unije.

**Uz članak 93.**

Odredbama ovoga članka se uređuju opće odredbe o obavljanju prijevoza za vlastite potrebe, a posebice uvjeti za vozila, vozače i prijavu prijevoza za vlastite potrebe.

**Uz članak 94.**

Odredbama ovoga članka se uređuje prijevoz osoba za vlastite potrebe.

**Uz članak 95.**

Odredbama ovoga članka se uređuje prijevoz tereta za vlastite potrebe.

**Uz članak 96.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, licenciranje za obavljanje takve djelatnosti, financijska sposobnost i odgovornost agenta, te postupak dodjele i oduzimanja predmetne licencije.

**Uz članak 97.**

Odredbama ovoga članka se uređuju vrste ugovora u cestovnom prijevozu, način njihovog zaključivanja, minimalne sastavne odrednice, rokovi plaćanja prijevoznih usluga, obveza sklapanja tih ugovora za svaki prijevozni posao te odredbe ugovora o pratećim djelatnostima u sustavu cestovnog prijevoza.

**Uz članak 98.**

Odredbama ovoga članka se uređuju usluge i opremljenost autobusnih kolodvora.

**Uz članak 99.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima te uvjeti za licenciranje predmetne djelatnosti.

**Uz članak 100.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom u javnom linijskom autobusnom prijevozu putnika.

**Uz članak 101.**

Odredbama ovoga članka se propisuju obveze autobusnih kolodvora u evidentiranju obavljanja prijevoza putnika i izvještavanju o nepravilnostima u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika prema nadležnom Ministarstvu, odnosno inspekcijskim tijelima.

**Uz članak 102.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na teretnim kolodvorima te uvjeti za licenciranje predmetne djelatnosti.

**Uz članak 103.**

Odredbama ovoga članka se uređuje obveza objave Općih uvjeta obavljanja kolodvorske djelatnosti za autobusne i teretne kolodvore.

**Uz članak 104.**

Odredbama ovoga članka se uređuje provedba mjera u slučaju krize na prijevoznom tržištu od strane nadležnog Ministarstva i Vlade Republike Hrvatske.

**Uz članak 105.**

Odredbama ovoga članka se uređuje uloga i nadležnosti Kriznog odbora koji se osniva za postupanje u slučajevima krize na prijevoznom tržištu, mjere koje se mogu donijeti i njihovo trajanje, te sastav i način osnivanja te funkcioniranja Kriznog odbora.



**Uz članak 106.**

Odredbama ovoga članka uređuje se nadležnost Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u dijelu provedbe međunarodnih propisa, konvencija i ugovora.

**Uz članak 107.**

Odredbama ovoga članka uređuje se nadležnost Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u dijelu vođenja Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

**Uz članak 108.**

Odredbama ovoga članka uređuje se nadležnost Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u dijelu provedbe upravnog nadzora nad primjenom Zakona.

**Uz članak 109.**

Odredbama ovoga članka uređuje se inspekcijski nadzor i nadležnost Carinske uprave i drugih tijela državne uprave u provedbi Zakona.

**Uz članak 110.**

Odredbama ovoga članka se uređuje kategorizacija prekršaja koji se mogu počinuti u provedbi Zakona.

**Uz članak 111.**

Odredbama ovoga članka propisuju se laki prekršaji pravnih osoba i fizičkih osoba - obrtnika te se propisuje prekršajna odgovornost i kazne za iste prekršaje.

**Uz članak 112.**

Odredbama ovoga članka propisuju se laki prekršaji fizičkih osoba - vozača te se propisuje prekršajna odgovornost i kazne za iste prekršaje.

**Uz članak 113.**

Odredbama ovoga članka propisuju se teški prekršaji pravnih osoba i fizičkih osoba - obrtnika te se propisuje prekršajna odgovornost i kazne za iste prekršaje.

**Uz članak 114.**

Odredbama ovoga članka propisuju se teški prekršaji fizičkih osoba - vozača te se propisuje prekršajna odgovornost i kazne za iste prekršaje.

**Uz članak 115.**

Odredbama ovoga članka se definiraju vrlo teški prekršaji te sankcije za počinitelje vrlo teških prekršaja.

**Uz članak 116.**

Odredbama ovoga članka se definiraju najteži prekršaji te sankcije za počinitelje najtežih prekršaja.

**Uz članak 117.**

Odredbama ovoga članka se propisuje ovlast i rokovi za donošenje podzakonskih akata (pravilnika) na temelju ovoga Zakona te važenje važećih pravilnika do stupanja na snagu novih.

**Uz članak 118.**

Odredbama ovoga članka se propisuju rokovi za usklađivanje s novim zakonskim odredbama.

**Uz članak 119.**

Odredbama ovoga članka se propisuje završetak započetih postupaka po odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 82/13).

**Uz članak 120.**

Odredbama ovoga članka se propisuje prestanak važenja Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 82/13) stupanjem na snagu ovoga Zakona.

**Uz članak 121.**

Odredbama ovoga članka se propisuje stupanje na snagu Zakona.

**Prilozi:**

- Iskaz o procjeni učinaka propisa
- Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću (tablica s analizom primjedbi na CD-u)
- Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom Europske unije, s tablicama usporednog prikaza

**OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

|           |  |  |  |
|-----------|--|--|--|
| <b>1.</b> | <b>OPĆE INFORMACIJE</b>  |  |  |
| 1.1.      | Naziv nacrtu prijedloga zakona:  | <i>Zakon o prijevozu u cestovnom prometu</i> |  |
| 1.2.      | Program rada Vlade Republike Hrvatske, akt planiranja ili reformska mjera:             | Da/Ne:<br><i>Da</i>                          | <p>Naziv akta: <i>Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. – 2030. god.</i></p> <p>Opis mjere: <i>Potreba za izradom nacrtu prijedloga zakona je razvidna iz ciljeva vezanih za uređenje tržišta cestovnog prijevoza tereta i putnika navedenih u Strategiji prometnog razvoja RH za razdoblje od 2017. – 2030. (NN 84/17), primjedbi strukovnih udruga iz prijevozne industrije vezano za uređenje prijevoznog tržišta, statističkih godišnjih izvještaja Inspekcije cestovnog prometa za razdoblje od 2013. do kraja rujna 2017. god. koji pokazuju broj i strukturu prekršaja u djelatnosti cestovnog prijevoza, dosadašnje javne rasprave o stanju na prijevoznom tržištu te odrednice europske prometne politike s tim u vezi proklamirane u strateškim i operativnim dokumentima EU.</i></p>  |
| 1.3.      | Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije | Da/Ne:<br><i>Da</i>                          | <p>Naziv pravne stečevine EU:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Uredba 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 (32016R0403)</i></li> <li>- <i>Uredba (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 (32016R2338)</i></li> <li>- <i>Uredba (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 (32007R1370)</i></li> <li>- <i>Uredba Komisije (EU) br. 361/2014 od 09. Travnja 2014.god. 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.</i></li> <li>- <i>Uredba Vijeća (EEZ) br. 3916/90 od 21. prosinca 1990. o mjerama koje treba poduzeti u slučaju krize na tržištu cestovnog prijevoza robe</i></li> </ul> |

|           |   |
|-----------|---|
| <b>2.</b> | <b>ANALIZA ISHODA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA</b>  |
| 2.1.      | <p>Razlog izrade nacrtu prijedloga zakona su usklađivanje s pravnom stečevinom EU, usklađivanje sa Strategijom prometnog razvoja RH te promjene na tržištu cestovnog prijevoza tereta i putnika koje su se dogodile kao posljedica novih trendova u realizaciji prijevoznih procesa i pojave novih oblika prijevoza, a koje je bilo potrebno sagledati i valorizirati, kao i potreba ispunjenja obveza iz propisa Europske unije, prvenstveno u području kategorizacije prekršaja iz cestovnog prometnog prava. U skladu s tim, potrebna je prilagodba zakonskog okvira s ciljem uređenja pristupa na prijevozno tržište javnog prijevoza putnika i tereta, uređenja prijevoza za vlastite potrebe, stručnog osposobljavanja vozača te reguliranja obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika na svim organizacijskim razinama (lokalna samouprava – komunalni prijevoz, županije – županijski prijevoz, država – međuzupanijski prijevoz). Pri tome je od posebnog značenja prelazak sa sustava dozvola na sustav gospodarske javne usluge sukladno pravnim normama EU za županijski linijski prijevoz putnika, a što će omogućiti lakše sagledavanje tehnoloških i financijskih pokazatelja uspješno poslovanja prijevoznika i potrebe za eventualnih subvencijama. Argument za upućivanje zakona u proceduru Vlade Republike Hrvatske također je sadašnje nesređeno stanje na prijevoznom tržištu, prvenstveno u pružanju usluga autotaksi prijevoza putnika te nezadovoljstvo dionika na prijevoznom tržištu postojećim stanjem i pravnim okvirom. Uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno i jesu neadekvatna zakonska regulativa (sadašnji Zakon je stupio na snagu s danom ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju i nije dosada doživio izmjene i dopune) te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelegalne konkurencije među prijevoznicima, izbjegavanja plaćanja propisanih novčanih davanja u državni proračun, daljnji nedostatak profesionalnih vozača na tržištu rada, nepostojanje adekvatnog zakonskog okvira potrebnog za sufinanciranje javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu te nedovoljno dobro uređeno prometno tržište cestovnog prijevoza, kao i zlouporaba prijevoza za vlastite potrebe, posebice u cestovnom prijevozu tereta. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga zakona su: uređenje prijevoznog tržišta, uređenje sustava licenciranja prijevoznika, uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, uređenje novih oblika prijevoza u cestovnom prometu, uređenje područja ugovornih odnosa u cestovnom prijevozu, uređenje sustava integriranog prijevoza putnika, uređenje županijskog linijskog autobusnog prijevoza kao gospodarske javne usluge te uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe sukladno pravnom okviru EU, u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona. Također se želi postići olakšanje pristupa na prijevozno tržište, poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju organizaciju, provedbu i financiranje te nadzor nad javnim prijevozom putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika. Očekuje se sigurniji, kvalitetniji, brži, jeftiniji, efikasniji, dostupniji, jednostavniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika i tereta u cestovnom prometu, kao i efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza, te povećanje sigurnosti komercijalnog prijevoza tereta i putnika i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito.</p> |
| <b>3.</b> | <b>ANALIZA UTVRĐENIH IZRAVNIH UČINAKA</b>   |
| 3.1.      | <b>Analiza gospodarskih učinaka</b>   |
|           | Nacrtu prijedloga zakona nudi mogućnost otvaranja novih radnih mjesta u sektoru cestovnog prijevoza kao posljedicu liberalizacije cestovnog prijevoza, prvenstveno u dijelu   |

|      |   |
|------|---|
|      | <p>autotaksi prijevoza, pri čemu se ukidaju dosadašnja administrativna ograničenja. Povećanjem prijevozne ponude očekuje se gospodarski rast u sektoru prijevoza cestom, kao i pozitivni učinci na gospodarstvo u cjelini kroz očekivano smanjenje cijena prijevoza i povećanje kvalitete prijevozne usluge na tržištu. Ukidanjem određenih administrativnih barijera i uređenjem tržišta prijevoza stvaraju se pretpostavke za daljnja ulaganja u prometni cestovni sektor u dijelu javnog prijevoza. Na takav način očekuje se novo zapošljavanje i otvaranje novih gospodarskih subjekata na prijevoznom tržištu. Poticaj razvoju gospodarstva biti će i implementacija integriranog prijevoza putnika koja se zakonom namjerava urediti, što će povećati mobilnost stanovništva i smanjiti troškove osobnog prijevoza. Integriranim prijevozom putnika potiče se učinkovitije korištenje prijevoznih resursa, povećava osobna mobilnost stanovništva i jača utjecaj tijela lokalne samouprave i regionalne uprave na organizaciju i provedbu javnog prijevoza putnika. Također se očekuju pozitivni posredni gospodarski učinci u drugim granama gospodarstva usko vezanim sa transportnom industrijom, posebice u turizmu. Uvođenje novih oblika prijevoza (iznajmljivanje vozila za vozačem, mikroprijevoz) povećava se prijevozna ponuda na prijevoznom tržištu, što pretpostavlja apliciranje novih prijevoznika ili širenje poslovanja postojećih.</p> |
| 3.2. | <p><b>Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja</b></p>  |
|      | <p>Svim prijevoznicima koji zadovoljavaju uvjete za dobivanje licencije djelatnosti za pojedine oblike prijevoza omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje. Licenciju mogu dobiti sva trgovačka društva i obrtnici koji zadovoljavaju prvenstveno uvjete dobrog ugleda, tehničke sposobnosti, stručne sposobnosti i financijske sposobnosti. Stoga se očekuje veća mogućnost izbora od strane potrošača prijevoznih usluga, s obzirom na kvalitetu i cijenu prijevoznih usluga među prijevoznicima. Reguliranje integriranog prijevoza povjerava se jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave, čime se i na područjima sa smanjenom prijevoznom potražnjom osigurava minimum prijevozne ponude i održiva mobilnost stanovništva na slabije naseljenim i gospodarski manje razvijenim područjima.</p>  |
| 3.3. | <p><b>Analiza socijalnih učinaka</b></p>  |
|      | <p>Provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa. Kao iznimka, ovdje se navodi očekivano smanjenje cijena prijevoza na prijevoznom tržištu, a kao posljedica prelaska na organizaciju i financiranje javnog prijevoza kao gospodarske javne usluge propisane pravnim normama EU.</p>   |
| 3.4. | <p><b>Analiza učinaka na rad i tržište rada</b></p>   |
|      | <p>Nacrt prijedloga zakona olakšava otvaranje novih radnih mjesta širenjem prijevozne ponude na prijevoznom tržištu. Olakšanjem stjecanja početne kvalifikacije za pojedine kategorije profesionalnih vozača omogućuje se lakše stjecanje zvanja i prava na rad u cestovnom prijevozu tereta i putnika. Normiranjem posebnih uvjeta za vozače i njihovom dodatnom edukacijom iz tog područja planira se unaprijediti sustav zaštite na radu u prometu i sigurnost na radu. Posebno se navodi da se novim zakonom utvrđuje pravni okvir za pristup na tržište autotaksi prijevoza putnika na način da sadašnja jednostavna trgovačka društva i obrti koji obavljaju prijevoz putnika korištenjem elektroničkih aplikacija u pravilu kao dopunsku djelatnost, mogu steći licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza putnika, kao i licenciju za obavljanje posebnih oblika prijevoza, što će omogućiti veće samozapošljavanje. Očekuje se i povećanje dostupnosti i atraktivnosti profesije vozača, kao posljedica lakšeg stjecanja strukovne osposobljenosti, što će imati pozitivan učinak na sadašnje stanje na tržištu rada gdje profesionalnih vozača nedostaje.</p>  |

|      |   |
|------|---|
| 3.5. | <b>Analiza učinaka na zaštitu okoliša</b><br><i>Većim korištenjem organiziranog javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu te posebice korištenjem integriranog prijevoza putnika pri čemu je cestovni prijevoz usko povezan sa drugim prometnim granama koje su ekološki prihvatljivije (posebno željeznica) u jedinstveni prijevozni sustav sa prihvatljivim cijenama prijevozne usluge uz kupnju jedinstvene prijevozne karte za javni prijevoz, očekuje se smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija, što će za posljedice imati manja prometna zagušenja, manju buku i manju potrošnju fosilnih goriva odnosno manje onečišćenje čovjekove okoline.</i>  |
| 3.6. | <b>Analiza učinaka na zaštitu ljudskih prava</b><br><i>Provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa.</i>  |
| 4.   | <b>TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST)</b><br><i>Sukladno rezultatima ocjene učinka propisa izrađen je Test malog i srednjeg poduzetništva koji je pokazao značajan utjecaj prijedloga Zakona odnosno novih zakonskih rješenja na malo i srednje poduzetništvo. Isto se očituje kroz mogućnost korištenja elektroničke aplikacije u autotaksi prijevozu, olakšano stjecanje stručne osposobljenosti za vozače, olakšano dobivanje dozvola za prijevoz, ukidanje drugih administrativnih ograničenja, posebno područja na kojem se može obavljati autotaksi prijevoz sukladno sada važećem Zakonu, smanjenje cijena dozvola te kroz druge mjere. MSP test se prilaže uz ovaj dokument.</i>  |
| 4.1. | <b>Moguće opcije javnih politika</b><br><i>Moguća nenormativna rješenja za postizanje ciljeva iskazanih u MSP testu su informacije i kampanje, intenzivnije povezivanje sa strukovnim udrugama prijevoznika, suradnja sa jedinicama lokalne samouprave i županijama glede organizacije javnog prijevoza putnika na njihovom području, javne prezentacije novih zakonskih rješenja i dobiti javnog prijevoza pred individualnim prijevozom te ekološke i financijske koristi od javnih oblik prijevoza. Moguća normativna rješenja za postizanje ciljeva iskazanih u MSP testu su upravo izrada novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu te odgovarajućih podzakonskih propisa koji detaljnije rješavaju pojedina tehnička i operativna pitanja vezana za provedbu ciljeva.</i>  |
| 4.2. | <b>Ocjena i opcije</b><br><i>Ocjena i opcije su navedene u MSP testu kroz prikaz znatnih negativnih učinaka, ograničenih negativnih učinaka, ograničenih pozitivnih učinaka, znatnih pozitivnih učinaka i kroz opciju nema učinka.</i>  |
| 5.   | <b>PROVOĐENJE SCM METODOLOGIJE</b><br><i>Sukladno rezultatima ocjene učinka propisa izrađen je SCM kalkulator koji se prilaže uz ovaj dokument. Izrađeni SCM kalkulator pokazuje da troškovi ostaju isti za navedene administrativne obveze.</i>  |
| 6.   | <b>SAVJETOVANJE I KONZULTACIJE</b><br><i>Javno savjetovanje o nacrtu prijedloga novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu je provedeno u vremenu od 01.12.-31.12.2017. godine. U javnom savjetovanju sudjelovali su predstavnici strukovnih udruga prijevoznika, pojedinci koji obavljaju poslove unutar djelatnosti cestovnog prijevoza, predstavnici HGK-e, HOK-e i HUP-a, predstavnici jedinica lokalne samouprave i predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Održana je javna tribina u vezi mogućih zakonskih rješenja autotaksi prijevoza i analizirane su primjedbe dobivene od gore navedenih institucija. U okviru izrade nacrtu prijedloga novog Zakona djelovale su tri radne podskupine, i to: podskupina za teretni prijevoz, putnički prijevoz i autotaksi prijevoz. Tijekom izrade konačnog teksta Nacrta prijedloga Zakona održani su okrugli stolovi sa predstavnicima prijevoznika koji obavljaju</i> |

|     |   |
|-----|---|
|     | <p>sve oblike prijevoza u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu. Za vrijeme javnog savjetovanja zaprimljeno je ukupno 1600 različitih primjedbi i prijedloga (napominjemo da je kroz sustav e-savjetovanja pristiglo ukupno 3505 primjedbi i prijedloga, a izvan sustava još 2816, međutim veći dio je sadržajno istovjetan), a prihvaćeno je oko 200 - tinja istih, a u cilju izrade što kvalitetnijeg konačnog teksta. Tijekom izrade prijedloga Zakona kontinuirano su održavani kontakti sa zainteresiranom stručnom javnošću, analizirani su rezultati istraživanja, te studija po pitanju stanja u autotaksi prijevozu putnika i projekcijama njegovog razvoja koje su izradili Pravni fakultet i Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. Na izradi konačnog prijedloga teksta Zakona sudjelovalo je više organizacijskih razina i ustrojstvenih jedinica Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, kao stručnog nositelja izrade propisa.</p>  |
| 7.  | <p><b>OPTIMALNO RJEŠENJE</b></p> <p>Koristi koje se namjeravaju postići je uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu, olakšanje pristupa na prijevozno tržište, poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, uređenje sustava kažnjavanja za počinjenje prekršaja po uzoru na praksu ostalih zemalja članica EU i sukladno europskom pravnom okviru, davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika. Predloženi nacrt prijedloga zakona predstavlja optimalno normativno rješenje čijim se donošenjem rješavaju uočeni problemi i realizira normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU.</p>  |
| 8.  | <p><b>VREMENSKI OKVIR I VREDNOVANJE</b></p> <p>Očekivani vremenski okvir postizanja ishoda zakona je vremensko razdoblje od 1 godine. Tijekom očekivanog vremenskog okvira u kojem se očekuje postizanje ishoda Zakona stanje na prijevoznom tržištu će se pratiti kroz indikatore praćenja. Najznačajniji indikatori praćenja koji se planiraju pratiti su: broj novoizdanih licenci i dozvola za prijevoz, broj sklopljenih ugovora o prijevozu kao o javnoj usluzi, broj novoizdanih izvoda iz licenci za vozila kojima će se obavljati cestovni prijevoz, broj upisanih vozača u nacionalni registar cestovnih prijevoznika (baza profesionalnih vozača), praćenje broja korisnika javnog prijevoza putnika, broj sklopljenih ugovora o integriranom prijevozu putnika, praćenje teritorijalnog obuhvata područja integriranog prijevoza putnika, praćenje iznosa subvencija prijevoza putnika u javnom prijevozu, praćenje broja izdanih potvrda za obavljanje prijevoza putnika i tereta za vlastite potrebe.</p> |
| 9.  | <p><b>PRILOZI</b></p> <p>MSP test<br/>SCM kalkulator</p>  |
| 10. | <p><b>POTPIS ČELNIKA TIJELA</b></p> <p>Ministar Oleg Butković</p> <p>Datum: 10.03.2018.</p>   |



*[Handwritten signature]*





KLASA: 011-01/18-01/43  
URBROJ: 530-07-18-2  
Zagreb, 27. veljače 2018. godine

**PRILOG 2.**

*Obrazac*

NAZIV STRUČNOG NOSITELJA: **MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE**

**TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA  
ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

**1. PROBLEM**

Problemi koji zahtijevaju izradu testa malog i srednjeg poduzetništva su vezani za neuređeno tržište cestovnog prijevoza prvenstveno u dijelu prijevoza putnika, za pojavu novih oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu i novih oblika naplate, rezervacije i praćenja realizacije prijevozne usluge, potrebu za unapređenjem sustava strukovne osposobljenosti profesionalnih vozača, nužnost prijelaznog normativnog reguliranja integriranog prijevoza putnika do donošenja posebnog Zakona o istom, neusklađenost važećeg pravnog okvira Republike Hrvatske sa pravnom stečevinom EU (sklapanje ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi, dodjela isključivog prava na prijevoz, kategorizacija i sankcioniranje prekršaja i dr.), zlouporaba prijevoza za vlastite potrebe kao nelojalne konkurencije javnom prijevozu, nedostatak odgovarajuće pravne regulative za pojedine oblike prijevoza za kojima postoji prijevozna potreba te neusklađenost propisa o obavljanju autotaksi prijevoza između jedinica lokalne samouprave te značajne administrativne prepreke pristupu tržištu tih usluga. Na takav način ograničavao se pristup tržištu od strane malih i srednjih poduzetnika, prvenstveno kroz ograničavanje broja dozvola i visokih naknada za njihovo izdavanje te kroz mogućnost da se autotaksi prijevoz obavlja isključivo na području i sa područja one jedinice lokalne samouprave u kojoj prijevoznik ima sjedište ili prebivalište.

**2. CILJEVI**

Ciljevi koji se namjeravaju postići su uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu, olakšanje pristupa na prijevozno tržište, poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, uređenje sustava kažnjavanja za počinjenje prekršaja po uzoru na praksu ostalih zemalja članica EU, u skladu sa europskom pravnom regulativom, davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području kroz sustav javne usluge te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika.

Mjerenje napretka u realizaciji ciljeva obavljati će se analizom broja i strukture sklopljenih ugovora o prijevozu putnika kao javnoj usluzi, u nastupajućem periodu od dvije godine od dana stupanja Zakona na snagu.

**3. MOGUĆE OPCIJE JAVNIH POLITIKA**

Moguća nenormativna rješenja za postizanje ciljeva su: informacije i kampanje, intenzivnije povezivanje sa strukovnim udrugama prijevoznika, suradnja sa JLS i županijama, glede organizacije javnog prijevoza putnika na njihovom području.

Moguća normativna rješenja za postizanje ciljeva su: izrada novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu te odgovarajućih podzakonskih propisa koji detaljnije rješavaju pojedina tehnička i operativna pitanja vezana za provedbu ciljeva ili manje izmjene i dopune postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.

#### OPCIJE ZA MSP TEST

- 3.1. Opcija 1. (nenormativno rješenje) »Ne poduzimati ništa«
- 3.2. Opcija 2. (nenormativno rješenje) »Poduzimati nenormativne aktivnosti«
- 3.3. Opcija 3. (normativno rješenje) »Poduzimati normativnu aktivnost A«
- 3.4. Opcija 4. (normativno rješenje) »Poduzimati normativnu aktivnost B«

#### 4. OCJENA I OPCIJE

Tablica: Analiza troškova i koristi

| Opcije    | Troškovi (negativni učinci) | Koristi (pozitivni učinci) |
|-----------|-----------------------------|----------------------------|
| Opcija 1. | ograničen negativni učinak  | nema učinka                |
| Opcija 2. | ograničen negativni učinak  | ograničen pozitivan učinak |
| Opcija 3. | nema učinka                 | znatan pozitivan učinak    |
| Opcija 4. | nema učinka                 | ograničen pozitivan učinak |

Legenda:

- znatan negativni učinak
- ograničen negativni učinak
- | nema učinka
- + ograničen pozitivan učinak
- ++ znatan pozitivan učinak

#### 5. SAVJETOVANJE

Javno savjetovanje o nacrtu prijedloga novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu je provedeno u vremenu od 01.12.-31.12.2017. godine. U javnom savjetovanju sudjelovali su predstavnici strukovnih udruga prijevoznika, pojedinci koji obavljaju poslove unutar djelatnosti cestovnog prijevoza, predstavnici HGK-e, HOK-e i HUP-a, predstavnici jedinica lokalne samouprave i predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Održana je javna tribina u vezi mogućih zakonskih rješenja autotaksi prijevoza i analizirane su primjedbe dobivene od gore navedenih institucija. U okviru izrade nacrtu prijedloga novog Zakona djelovale su tri radne podskupine, i to: podskupina za teretni prijevoz, putnički prijevoz i autotaksi prijevoz. Tijekom izrade konačnog teksta Nacrta prijedloga Zakona održani su okrugli stolovi sa predstavnicima prijevoznika koji obavljaju sve oblike prijevoza u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu. Za vrijeme javnog savjetovanja zaprimljeno je ukupno 1600 mišljenja, primjedbi i prijedloga na tekst, a prihvaćeno je oko 200-tinjak istih, a u cilju izrade što kvalitetnijeg konačnog teksta.

#### 6. PREPORUČENA OPCIJA

Odabrana opcija izrade novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (opcija 3.) kao normativnog rješenja, predstavlja najpovoljnije rješenje politike za malo i srednje gospodarstvo iz razloga što se liberalizacijom tržišta prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (posebice tržišta autotaksi usluga) omogućuje lakši ulazak na isto te obavljanje autotaksi prijevoza putnika neovisno o poslovnom nastanu ili prebivalištu prijevoznika (u odnosu na sadašnji propis koji omogućuje obavljanje prijevoza samo na području ili sa područja na kojem prijevoznik ima sjedište ili prebivalište), bez administrativnog ograničavanja broja izdanih dozvola.

## 7. MJERE UBLAŽAVANJA

Konkretna mjera ublažavanja negativnih učinaka na male i srednje poduzetnike ogledaju se u mogućnosti proširenja naplate prijevozne usluge korištenjem elektroničke aplikacije u autotaksi prijevozu (u odnosu na sadašnji propis koji dopušta isključivo korištenje taksimetra), propisivanju posebnog programa za vozače B kategorije kojim isti stječu početnu kvalifikaciju, olakšavanju polaganja ispita za stjecanje stručne osposobljenosti ustrojavanjem ispitnih centara, pojednostavljenjem dokazivanja financijske sposobnosti autotaksi prijevoznika u odnosu na druge prijevoznike isključivo kroz posjedovanje odgovarajuće police osiguranja, oslobađanja od posjedovanja stručne osposobljenosti osoba odgovornih za autotaksi prijevoz te limitiranje najviše godišnje naknade za izdavanje dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza, koja ne može biti veća od jedne desetine prosječne mjesečne isplaćene neto plaće u pravnim osobama u jedinici lokalne samouprave odnosno Gradu Zagrebu za posljednji mjesec za kojeg su objavljeni podaci, a koji prethodi podnošenju zahtjeva za izdavanje dozvole, te kroz mjere pojačanog nadzora obavljanja djelatnosti prijevoza za što se nadležnost proširuje sa Inspekcije cestovnog prometa na prometno i komunalno redarstvo, Ministarstvo unutarnjih poslova i Carinsku upravu. Predmetnim gore navedenim mjerama omogućuje se nerestriktivan, jednostavan, slobodan i ravnopravan pristup pružateljima usluga za postojeće i nove poslovne modele. Također se podzakonskim aktima planiraju propisati manje naknade za ishođenje pojedinih dokumenata za obavljanje djelatnosti prijevoza.



KLASA: 011-01/18-01/43  
URBROJ: 530-07-18-3  
Zagreb, 27. veljače 2018. godine

PRILOG 3.

Obrazac

NAZIV STRUČNOG NOSITELJA: **MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE**

OBAVIJEST

o provedbi savjetovanja s dionicima povodom izrade Prijedloga MSP testa  
za *NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU*

1. Nositelj izrade prijedloga MSP testa je *Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture*
2. Pravni izvori:
3. Neposredni dionici u izradi ovoga Prijedloga MSP testa su predstavnici strukovnih udruga prijevoznika, pojedinci koji obavljaju poslove unutar djelatnosti cestovnog prijevoza, predstavnici HGK-e, HOK-e i HUP-a, predstavnici jedinica lokalne samouprave i predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.
4. Ostali dionici s kojima su provedene neformalne konzultacije u pripreмноj fazi izrade ovoga Prijedloga MSP testa su predstavnici strukovnih udruga prijevoznika, pojedinci koji obavljaju poslove unutar djelatnosti cestovnog prijevoza, predstavnici HGK-e, HOK-e i HUP-a, predstavnici jedinica lokalne samouprave i predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.
5. Način sudjelovanja dionika u postupku savjetovanja:  
Dionici u postupku savjetovanja o Prijedlogu MSP testa za *NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU* mogu sudjelovati davanjem mišljenja, primjedbi i prijedloga u pisanom obliku. Prijedlog MSP testa objavljuje se u nastavku ove Informacije.  
Primjedbe, prijedlozi i mišljenja dostavljaju se od 01.12. do 31.12.2017. elektroničkom poštom na portal »e-Savjetovanje« pa su podaci dostupni iz statistike portala.
6. Ostali podaci:  
Tijekom navedenog razdoblja Prijedlog MSP testa razmotrit će se i na okruglom stolu s dionicima prema posebnom pozivu.  
Nakon što se razmotre sva zaprimljena mišljenja, prijedlozi i primjedbe Prijedloga MSP testa će se ažurirati, te će se, kada se ispune svi propisani uvjeti, pristupiti izradi Prijedloga MSP testa i nacrtu prijedloga *ZAKONA O PRJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU*.
7. Dionicima će obavijest o prihvaćenim i neprihvaćenim mišljenjima, prijedlozima i primjedbama dostavljenim za vrijeme predmetnog savjetovanja biti dostupna iz statistike središnjeg portala za savjetovanje »e-Savjetovanje« <https://savjetovanja.gov.hr/>.



SCM kalkulator za mjerenje administrativnog opterećenja gospodarstva

| #  | A,B,C | Pravna osnova                 | Administrativna obveza   | Potrebni podaci i dokumenti  | Administrativna radnja                                      | Razina | Trošak vremena (sati) | Bruto trošak satnice (HRK) | Fiksalni materijalni trošak (30%) | Naknada (HRK) | Jedinični trošak (HRK) | Učestalost (x-godišnje) | Administrativni trošak subjekta (HRK) | Broj subjekata | Administrativni trošak područja (HRK) | Bruto trošak administrativnog opterećenja (HRK) | Mjera za administrativno rasterećenje |
|--|-------|-------------------------------|--|--|---|--------|-----------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------------|------------------------|-------------------------|---------------------------------------|----------------|---------------------------------------|---|---------------------------------------|
| 1  | 2     | 3                             | 4  | 5  | 6   | 7      | 8                     | 9                          | 10                                | 11            | 12                     | 13                      | 14                                    | 15             | 16                                    | 17  | 18                                    |
| <b>Zakon o prijevozu cestovnog prometa (NNXX/xx)</b> |       |                               |  |  |   |        |                       |                            |                                   |               |                        |                         |                                       |                |                                       |   |                                       |
| 1  | B     | čl. 11 (Direktiva 2003/59/EU) | Rješenje za provođenje programa za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe za vozače | zahjev   | 4. Ispunjavanje obrasca/priprema zahjeva/molbe.             | 1      | 0,2                   | 90,00                      | 1,3                               |               | 11,71                  | 1                       | 11,71                                 | 50             | 585,74                                | 585,74  |                                       |
|  |       |                               |  | program za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe                   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      | 2                     | 90,00                      | 1,3                               |               | 117,15                 | 1                       | 117,15                                | 50             | 5.857,39                              | 5.857,39  |                                       |
|  |       |                               |  | stručni kvadrovi za provedbu izobrazbe   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      | 0,1                   | 5,86                       | 1,3                               |               | 5,86                   | 1                       | 5,86                                  | 50             | 292,87                                | 292,87  |                                       |
|  |       |                               |  | u vlasništvu ili zakupu najmanje jedno motorno vozilo                                | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      | 0,1                   | 5,86                       | 1,3                               |               | 5,86                   | 1                       | 5,86                                  | 50             | 292,87                                | 292,87  |                                       |
|  |       |                               |  | u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijem kandidata                          | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      | 0,1                   | 5,86                       | 1,3                               |               | 5,86                   | 1                       | 5,86                                  | 50             | 292,87                                | 292,87  |                                       |
|  |       |                               |  | u vlasništvu nastavna sredstva i pomagala za izvođenje programa                      | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      | 0,1                   | 5,86                       | 1,3                               |               | 5,86                   | 1                       | 5,86                                  | 50             | 292,87                                | 292,87  |                                       |
|  |       |                               |  | računalnu opremu za ostvarivanje informatičke povezanosti                            | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      | 0,1                   | 5,86                       | 1,3                               |               | 5,86                   | 1                       | 5,86                                  | 50             | 292,87                                | 292,87  |                                       |
|  |       |                               |  | u zakupu ili vlasništvu prometno vježbište   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      | 0,1                   | 5,86                       | 1,3                               |               | 5,86                   | 1                       | 5,86                                  | 50             | 292,87                                | 292,87  |                                       |
|  |       |                               |  | upravna pristojba  | 5. Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično. | 1      | 0,1                   | 700,00                     | 1,3                               | 700,00        | 705,86                 | 1                       | 705,86                                | 50             | 35.292,87                             | 35.292,87                                       |                                       |
|  |       |                               |  |  |   |        |                       |                            |                                   |               |                        |                         |                                       |                |                                       |   |                                       |
|  |       |                               |  | Zahjev   | 4. Ispunjavanje obrasca/priprema zahjeva/molbe.             | 1      | 0,1                   | 35,00                      | 1,3                               | 35,00         | 40,86                  | 0,1                     | 4,09                                  | 3.258          | 13.311,34                             | 13.311,34                                       |                                       |
|  |       |                               |  | rješenje iz sudskog registra trgovačkog suda ili rješenje o obrtu                    | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      | 0,1                   | 5,86                       | 1,3                               |               | 5,86                   | 0,1                     | 0,59                                  | 3.258          | 1.908,34                              | 1.908,34  |                                       |
|  |       |                               |  | potvrda o nekažnjavanju iz prekršajne i kaznene evidencije od Ministarstva pravosuđa | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1      |                       | 0,00                       | 1,3                               |               | 0,00                   | 0,1                     | 0,00                                  |                | 0,00                                  | 0,00  |                                       |

|   |   |                                       |  |   |   |   |     |        |     |        |     |       |            |            |            |
|---|---|---------------------------------------|--|---|---|---|-----|--------|-----|--------|-----|-------|------------|------------|------------|
| 2 | A | čl. 14. (Uredba (EU)-a br. 1071/2009) | licencija za unutarnji prijevoz putnika i terata | Izvod iz odgovarajućeg registra iz kojeg je razvidna visina osnivačkog kapitala, ili kopija bilance stanja koju je prijevoznik za proteklu godinu podnio poreznom tijelu, ili ugovor o namjenski vezanom depozitu u banci, ili garancija banke ili druge financijske institucije kojom se daje jamstvo za dobro poslovanje prijevoznika za razdoblje važenja garancija u odgovarajućem iznosu | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1 | 215,00 | 1,3 | 5,86   | 0,1 | 0,59  | 3.258      | 1.908,34   | 1.908,34   |
|   |   |                                       |  | dokaz o ispunjavanju uvjeta stručne osposobljenosti za upravitelja prijevoza  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |     | 0,00   | 1,3 | 0,00   | 0,1 | 0,00  | 3.258      | 0,00       | 0,00       |
|   |   |                                       |  | preslike prometnih dozvola za motorna vozila i moguću presliku ugovora o leasingu ili zakupu, ako je vozilo nabavljeno temeljem financijskog leasinga ili zakupa  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1 | 215,00 | 1,3 | 5,86   | 0,1 | 0,59  | 3.258      | 1.908,34   | 1.908,34   |
|   |   |                                       |  | upravna pristojba   | 5. Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično. | 1 |     | 0,00   | 1,3 | 700,00 | 0,1 | 70,00 | 3.258      | 228.060,00 | 228.060,00 |
|   |   |                                       |  |   |   |   |     |        |     |        |     |       | 247.096,35 | 247.096,35 |            |
| 3 | C | čl. 14.                               | licencija za autotaksi prijevoz                  | Zahtjev   | 4. Ispunjavanje obrasca/priprema zahtjeva/molbe.            | 1 | 0,1 | 46,4   | 1,3 | 35,00  | 0,1 | 4,09  | 6.098      | 24.914,83  | 24.914,83  |
|   |   |                                       |  | rješenje iz sudskog registra trgovačkog suda ili rješenje o obrtu   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 1   | 45,06  | 1,3 | 58,57  | 0,1 | 5,86  | 6.098      | 35.718,34  | 35.718,34  |
|   |   |                                       |  | potvrda o nekažnjavanju iz prekršajne i kaznene evidencije od Ministarstva pravosuđa  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |     | 0,00   | 1,3 | 0,00   | 0,1 | 0,00  | 6.098      | 0,00       | 0,00       |
|   |   |                                       |  | dokaz o ispunjavanju uvjeta stručne osposobljenosti za upravitelja prijevoza  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |     | 0,00   | 1,3 | 0,00   | 0,1 | 0,00  | 6.098      | 0,00       | 0,00       |
|   |   |                                       |  | preslike prometnih dozvola za motorna vozila i moguću presliku ugovora o leasingu ili zakupu, ako je vozilo nabavljeno temeljem financijskog leasinga ili zakupa  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 1   | 45,06  | 1,3 | 58,57  | 0,1 | 5,86  | 6.098      | 35.718,34  | 35.718,34  |
|   |   |                                       |  | upravna pristojba   | 5. Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično. | 1 |     | 0,00   | 1,3 | 700,00 | 0,1 | 70,00 | 6.098      | 426.860,00 | 426.860,00 |
|   |   |                                       |  |   |   |   |     |        |     |        |     |       | 523.211,52 | 523.211,52 |            |
|   |   |                                       |  | Zahtjev   | 4. Ispunjavanje obrasca/priprema zahtjeva/molbe.            | 1 | 0,1 | 215,00 | 1,3 | 35,00  | 0,1 | 4,09  | 200        | 817,15     | 817,15     |
|   |   |                                       |  | rješenje iz sudskog registra trgovačkog suda ili rješenje o obrtu   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1 | 415,00 | 1,3 | 5,86   | 0,1 | 0,59  | 200        | 117,15     | 117,15     |

|    |   |  |   |   |   |   |     |     |          |          |      |        |            |            |            |
|----|---|--|---|---|---|---|-----|-----|----------|----------|------|--------|------------|------------|------------|
| 7  | A | čl. 29.–28.<br>(Uredba (EU)-a<br>br. 1071/2009,<br>1072/2009,<br>1073/2009)                                      | licencija Zajednice za obavljanje<br>međunarodnog cestovnog<br>prijevoza tereta i putnika | registra iz kojeg je<br>razvidna visina<br>osnivačkog kapitala, ili<br>kopija bilance stanja<br>koju je prijevoznik za<br>proteklu godinu podnio<br>poreznom tijelu, ili<br>ugovor o namjenski<br>vezanom depozitu u<br>banci, ili garancija<br>banke ili druge<br>financijske institucije<br>kojom se daje jamstvo<br>za dobro poslovanje<br>prijevoznika za<br>razdoblje važenja<br>garancije u<br>odgovarajućem iznosu | Informacija/dokumentacija.  | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,1      | 0,59 | 4,285  | 2.509,89   | 2.509,89   |            |
|    |   |  |   | dokaz o ispunjavanju<br>uvjeta stručne<br>osposobljenosti za<br>upravitelja prijevoza   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,1      | 0,59 | 4,285  | 2.509,89   | 2.509,89   |            |
|    |   |  |   | preslike prometnih<br>dozvola za motorna<br>vozila i moguću presliku<br>ugovora o leasingu,<br>zakupu ili najmu, ako je<br>vozilo nabavljeno<br>temeljem financijskog<br>leasinga, zakupa ili<br>ugovora o najmu  | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,1      | 0,59 | 4,285  | 2.509,89   | 2.509,89   |            |
|    |   |  |   | upravna pristojba   | 5. Namirenje/plaćanje.<br>Plaćanje<br>poreza, pristojbi i slično. | 1 |     | 1,3 | 2.100,00 | 2.100,00 | 0,1  | 210,00 | 4,285      | 899.850,00 | 899.850,00 |
|    |   |  |   |   |   |   |     |     |          |          |      |        | 927.396,95 | 927.396,95 |            |
| 8  | A | čl. 24-30.<br>Uredba (EU)-a<br>br. 1071/2009   | potvrda za vozače iz članka 5.<br>Uredbe (EU)-a br. 1072/2009.                            | zahtjev   | 4. ispunjavanje<br>obrasca/primjera                               | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 1,0      | 5,86 | 300    | 1.757,22   | 1.757,22   |            |
|    |   |  |   | osobni dokument<br>vozača   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 1,0      | 5,86 | 300    | 1.757,22   | 1.757,22   |            |
|    |   |  |   | ugovor o radu   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 1,0      | 5,86 | 300    | 1.757,22   | 1.757,22   |            |
|    |   |  |   | radna dozvola   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 1,0      | 5,86 | 300    | 1.757,22   | 1.757,22   |            |
|    |   |  |   | stručna osposobljenost  | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 1,0      | 5,86 | 300    | 1.757,22   | 1.757,22   |            |
|    |   |  |   | pristojba   | 5. Namirenje/plaćanje.<br>Plaćanje<br>poreza, pristojbi i slično. | 1 |     | 1,3 | 70,00    | 70,00    | 1,0  | 70,00  | 300        | 21.000,00  | 21.000,00  |
|    |   |  |   |   |   |   |     |     |          |          |      |        | 29.786,08  | 29.786,08  |            |
| 9  | C | čl. 34-37-33.<br>Zakona i čl. 12.<br>Pravilnika o<br>dozvolama za<br>linijski prijevoz<br>putnika (NN<br>114/15) | Dozvola za javni linijski prijevoz<br>putnika na županjskim linijama<br>ili koncesija     | zahtjev   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 20,00    | 25,86    | 0,2  | 5,17   | 700        | 3.620,03   | 3.620,03   |
|    |   |  |   | usklađeni vozni red   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,2      | 1,17 | 700    | 820,03     | 820,03     |            |
|    |   |  |   | dokaz o prijevoznim<br>kapacitetima   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,2      | 1,17 | 700    | 820,03     | 820,03     |            |
|    |   |  |   | itinerer  | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,2      | 1,17 | 700    | 820,03     | 820,03     |            |
|    |   |  |   | pisani ugovor o<br>zajedničkom obavljanju<br>prijevoza  | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,2      | 1,17 | 700    | 820,03     | 820,03     |            |
|    |   |  |   | naknada za izdavanje<br>dozvole   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 |     | 1,3 | 300,00   | 300,00   | 0,2  | 60,00  | 700        | 42.000,00  | 42.000,00  |
|    |   |  |   | naknada za izdavanje<br>dopunskog primjera  | 9. Namirenje/plaćanje.<br>Plaćanje<br>poreza, pristojbi i slično. | 1 |     | 1,3 | 30,00    | 30,00    | 0,2  | 6,00   | 700        | 4.200,00   | 4.200,00   |
|    |   |  |   |   |   |   |     |     |          |          |      |        | 48.900,17  | 48.900,17  |            |
| 10 | C | čl. 34-37-33.<br>Zakona i čl. 12.<br>Pravilnika o<br>dozvolama za<br>linijski prijevoz<br>putnika (NN<br>114/15) | Dozvola za javni linijski prijevoz<br>putnika na međuzupanjskim<br>linijama               | zahtjev   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 20,00    | 25,86    | 0,2  | 5,17   | 550        | 2.844,31   | 2.844,31   |
|    |   |  |   | usklađeni vozni red   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,2      | 1,17 | 550    | 644,31     | 644,31     |            |
|    |   |  |   | dokaz o prijevoznim<br>kapacitetima   | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,2      | 1,17 | 550    | 644,31     | 644,31     |            |
|    |   |  |   | itinerer  | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,2      | 1,17 | 550    | 644,31     | 644,31     |            |
|    |   |  |   | pisani ugovor o<br>zajedničkom obavljanju<br>prijevoza  | 2. Prikupljanje<br>Informacija/dokumentacije.                     | 1 | 0,1 | 1,3 | 5,86     | 0,2      | 1,17 | 550    | 644,31     | 644,31     |            |

|    |   |   |   |  |   |   |      |      |        |        |        |       |        |           |           |          |
|----|---|---|---|--|---|---|------|------|--------|--------|--------|-------|--------|-----------|-----------|----------|
|    |   |   | izdavanje za izdavanje dozvole  | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično. | 1   |   | 0,00 | 1,3  | 300,00 | 300,00 | 0,2    | 80,00 | 550    | 33.000,00 | 33.000,00 |          |
|    |   |   | naknada za izdavanje dopunskog primjera dozvole                               | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično. | 1   |   | 0,00 | 1,3  | 30,00  | 30,00  | 0,2    | 6,00  | 1.200  | 7.200,00  | 7.200,00  |          |
|    |   |   |   |  |   |   |      |      |        |        |        |       |        | 38.421,56 | 38.421,56 |          |
| 11 | B | čl.64. Zakona i čl. 12. Pravilnika o dozvolama za linjski prijevoz putnika (NN 114/15), Međunarodni ugovor  | Dozvole za međunarodni linjski prijevoz putnika u treće države                | zahtjev  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 5,86   | 0,2    | 1,17  | 60     | 70,29     | 70,29     |          |
|    |   |   |   | usklađeni vozni red  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 0,00   | 0,2    | 0,00  |        | 0,00      | 0,00      |          |
|    |   |   |   | cjenik   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 0,00   | 0,2    | 0,00  |        | 0,00      | 0,00      |          |
|    |   |   |   | itinerer   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 0,00   | 0,2    | 0,00  |        | 0,00      | 0,00      |          |
|    |   |   |   | ugovor sklopljen između domaćin i stranac                  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 5,86   | 0,2    | 1,17  |        | 0,00      | 0,00      |          |
|    |   |   |   | naknada  | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.  | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 500,00 | 505,86 | 0,2   | 101,17 | 60        | 6.070,29  | 6.070,29 |
|    |   |   |   | upravna pristojba  | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 700,00 | 700,00 | 0,2   | 140,00 | 60        | 8.400,00  | 8.400,00 |
|    |   |   |   |  |   |   |      |      |        |        |        |       |        | 14.540,58 | 14.540,58 |          |
| 12 | C | čl. 47. 39.   | Trajna obustava prijevoza   | izvršavanje Izdavatelja                                    | 4. Ispunjavanje obrasca/primjema                            | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 0,00   | 1,0    | 0,00  |        | 0,00      | 0,00      |          |
|    |   |   |   | upravna pristojba  | 4. Ispunjavanje obrasca/primjema                            | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 0,00   | 1,0    | 0,00  |        | 0,00      | 0,00      |          |
|    |   |   |   |  |   |   |      |      |        |        |        |       |        | 0,00      | 0,00      |          |
| 13 | A | čl.63. (Uredba 1073/2009)   | Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linjskog prijevoza putnika       | zahtjev  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 5,86   | 0,2    | 1,17  | 50     | 58,57     | 58,57     |          |
|    |   |   |   | vozni red  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 5,86   | 0,2    | 1,17  | 50     | 58,57     | 58,57     |          |
|    |   |   |   | cjenik   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 5,86   | 0,2    | 1,17  | 50     | 58,57     | 58,57     |          |
|    |   |   |   | itinerer   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 5,86   | 0,2    | 1,17  | 50     | 58,57     | 58,57     |          |
|    |   |   |   | upravna pristojba  | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 700,00 | 700,00 | 0,2   | 140,00 | 50        | 7.000,00  | 7.000,00 |
|    |   |   |   |  |   |   |      |      |        |        |        |       |        | 7.234,30  | 7.234,30  |          |
| 14 | C | čl. 69. 68.   | Trajna obustava prijevoza   | zahtjev  | 8. Ispunjavanje obrasca/primjema                            | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 5,86   | 1,0    | 5,86  | 50     | 292,87    | 292,87    |          |
|    |   |   |   | upravna pristojba  | 9. Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično. | 1 | 0,1  | 0,00 | 1,3    | 50,00  | 55,86  | 1,0   | 55,86  | 50        | 2.792,87  | 2.792,87 |
|    |   |   |   |  |   |   |      |      |        |        |        |       |        | 3.085,74  | 3.085,74  |          |
| 15 | B | čl. 80-84-83-87. Međunarodni ugovori, čl. 3.-4. Pravilnik o raspodjeli dozvola za međunarodni prijevoz tereta (NN 122/13), Pravilnik o visini naknade za stranu dozvolu i visini naknade za trošak postupka raspodjele strane dozvole | Strana dozvola za međunarodni cestovni prijevoz tereta-kritična bilateralna   | zahtjev  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 1    | 0,00 | 1,3    | 78,57  | 1,0    | 78,57 | 300    | 31.429,55 | 31.429,55 |          |
|    |   |   |   | licencija Zajednice za obavljanje                          | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 0,00   | 0,2    | 0,00  |        | 0,00      | 0,00      |          |
|    |   |   |   | naknada za korištenje                                      | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 5,00   | 1,0    | 5,00  | 10.000 | 50.000,00 | 50.000,00 |          |
|    |   |   |   |  |   |   |      |      |        |        |        |       |        | 73.572,16 | 73.572,16 |          |
| 16 | B | čl. 80-84-83-87. Međunarodni ugovori, čl. 3.-4. Pravilnik o raspodjeli dozvola za međunarodni prijevoz tereta (NN 122/13), Pravilnik o visini naknade za stranu dozvolu i visini naknade za trošak postupka raspodjele strane dozvole | Strana dozvola za međunarodni cestovni prijevoz tereta-nekritična bilateralna | zahtjev  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 1    | 0,00 | 1,3    | 78,57  | 1,0    | 78,57 | 400    | 31.429,55 | 31.429,55 |          |
|    |   |   |   | licencija Zajednice za obavljanje                          | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 0,00   | 0,2    | 0,00  |        | 0,00      | 0,00      |          |
|    |   |   |   | naknada za korištenje                                      | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 5,00   | 1,0    | 5,00  | 10.000 | 50.000,00 | 50.000,00 |          |
|    |   |   |   | naknada za trošak postupka raspodjele                      | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 5,00   | 1,0    | 5,00  | 10.000 | 50.000,00 | 50.000,00 |          |
|    |   |   |   |  |   |   |      |      |        |        |        |       |        | 81.429,55 | 81.429,55 |          |
|    |   |   |   | zahtjev  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 | 1    | 0,00 | 1,3    | 78,57  | 1,0    | 78,57 | 200    | 15.714,77 | 15.714,77 |          |
|    |   |   |   | licencija Zajednice za obavljanje                          | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.                  | 1 |      | 0,00 | 1,3    | 0,00   | 0,2    | 0,00  |        | 0,00      | 0,00      |          |

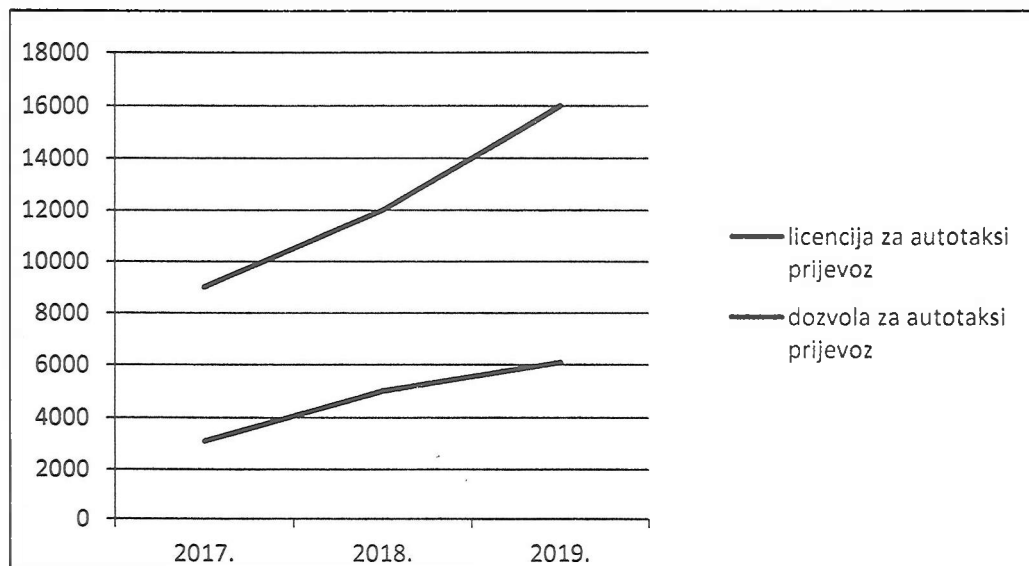


|    |   |   |  |   |  |                            |                                      |  |  |  |  |  |  |  |   |   |                                   |  |
|----|---|---|--|---|--|----------------------------|--------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|---|---|-----------------------------------|--|
| 17 | B | 4.Pravilnika o raspodjeli dozvola za međunarodni prijevoz tereta (NN 122/13)                          | Strana dozvola za međunarodni cestovni prijevoz tereta-CEMT dozvola koja vrijedi na teritoriju Austrije              | mjesečna naknada za korištenje  | 5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.   | 1                          | 0,1                                  | 4,51   | 1,3                                    | 250,00   | 255,86   | 12,0                                   | 3.070,29                                       | 90                                       | 276.325,98  | 276.325,98  |                                   |  |
|    |   |   |  |   |  |                            |                                      |  |  |  |  |  |  |  | 292.040,75  | 292.040,75  |                                   |  |
| 18 | B | čl. 80-84-83-87., čl. 3.-4.Pravilnika o raspodjeli dozvola za međunarodni prijevoz tereta (NN 122/13) | Strana dozvola za međunarodni cestovni prijevoz tereta -CEMT dozvola koja vrijedi na teritoriju Italije              | zahjev<br>licencija Zajednice za obavljanje<br>mjesečna naknada za korištenje   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.   | 1<br>1<br>1                | 1<br><br>0,1                         | 49,06<br>0,00<br>4,51                        | 1,3<br>1,3<br>1,3                      | 20,00<br>0,00<br>150,00                          | 78,57<br>0,00<br>155,86                          | 1,0<br>0,2<br>12,0                     | 78,57<br>0,00<br>1.870,29                      | 200<br><br>300                           | 15.714,77<br>0,00<br>561.086,59                     | 15.714,77<br>0,00<br>561.086,59                     |                                   |  |
|    |   |   |  |   |  |                            |                                      |  |  |  |  |  |  |  | 576.801,36  | 576.801,36  |                                   |  |
| 19 | B | čl. 80-84-83-87., čl. 3.-4.Pravilnika o raspodjeli dozvola za međunarodni prijevoz tereta (NN 122/13) | Strana dozvola za međunarodni cestovni prijevoz tereta-CEMT dozvola koja ne vrijedi na teritoriju Austrije i Italije | zahjev<br>licencija Zajednice za obavljanje<br>mjesečna naknada za korištenje   | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično.   | 1<br>1<br>1                | 1<br><br>0,1                         | 49,06<br>0,00<br>4,51                        | 1,3<br>1,3<br>1,3                      | 20,00<br>0,00<br>125,00                          | 78,57<br>0,00<br>130,86                          | 1,0<br>0,2<br>12,0                     | 78,57<br>0,00<br>1.570,29                      | 200<br><br>500                           | 15.714,77<br>0,00<br>785.144,32                     | 15.714,77<br>0,00<br>785.144,32                     |                                   |  |
|    |   |   |  |   |  |                            |                                      |  |  |  |  |  |  |  | 800.859,09  | 800.859,09  |                                   |  |
| 20 | C | čl. 98-97.  | Licencija za obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prometu   | zahjev<br>poslovni prostor<br>sklopljen ugovor o osiguranju od potvrda o nekažnjavanju iz prekršajne i kaznene dokaz o ispunjavanju uvjeta stručne upravna pristojba  | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>5.Namirenje/plaćanje. Plaćanje poreza, pristojbi i slično. | 1<br>1<br>1<br>1<br>1<br>1 | 1<br>0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1 | 0,00<br>4,51<br>4,51<br>0,00<br>4,51<br>4,51 | 1,3<br>1,3<br>1,3<br>1,3<br>1,3<br>1,3 | 0,00<br>5,86<br>5,86<br>0,00<br>5,86<br>1.050,00 | 0,00<br>0,59<br>0,59<br>0,00<br>0,59<br>1.055,86 | 0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1 | 0,00<br>0,59<br>0,59<br>0,00<br>0,59<br>105,59 | 30<br>30<br>30<br>30<br>30<br>30         | 0,00<br>17,57<br>17,57<br>0,00<br>17,57<br>3.167,57 | 0,00<br>17,57<br>17,57<br>0,00<br>17,57<br>3.167,57 |                                   |  |
|    |   |   |  |   |  |                            |                                      |  |  |  |  |  |  |  | 3.220,29  | 3.220,29  |                                   |  |
| 21 | C | čl. 100.  | Licencija za obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga u cestovnom prometu                                 | zahjev<br>potvrda o nekažnjavanju iz prekršajne i kaznene evidencije od Ministarstva pravosuđa<br>dokaz o ispunjavanju uvjeta stručne osposobljenosti za upravljanje prijevoza<br>najmanje dva natkrivena perona, najmanje jedno autotekel etažiste, osvijetljeno i zaštićeno prostorište za boravak putnika, prostor za pohranu prtljage, sanitarni prostorje, prometni uređ. mjesto za prodaju voznih karata, istaknuti izvod iz voznih redova, prostor prilagođen za pristup invalidnim osobama<br>ispunjeni uvjeti za najmanje najnižu kategoriju autobusnog kolodvora<br>upravna pristojba | 2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.<br>8. Priprema inspekcijskog nadzora<br>2. Prikupljanje informacija/dokumentacije.  | 1<br>1<br>4<br>1<br>1      | 0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1      | 4,51<br>4,51<br>4,51<br>4,51<br>4,51         | 1,3<br>1,3<br>1,3<br>1,3<br>1,3        | 5,86<br>5,86<br>5,86<br>5,86<br>5,86             | 0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1<br>0,1                  | 0,59<br>0,59<br>0,59<br>0,59<br>0,59   | 60<br>60<br>60<br>60<br>60                     | 35,14<br>35,14<br>35,14<br>0,00<br>35,14 | 35,14<br>35,14<br>35,14<br>0,00<br>35,14            |   | brši se dokaz<br>mijenja se uvjet |  |
|    |   |   |  |   |  |                            |                                      |  |  |  |  |  |  |  | 140,58  | 140,58  |                                   |  |

|  |  |  |  |  |   |      |    |      |  |      |  |        |        |      |
|--|--|--|--|--|---|------|----|------|--|------|--|--------|--------|------|
|  |  |  |  |  | 1 | 0,00 |    | 0,00 |  | 0,00 |  | 0,00   |        | 0,00 |
|  |  |  |  |  | 1 | 0,00 |    | 0,00 |  | 0,00 |  | 0,00   |        | 0,00 |
| PRAVLNIK ILI DRUGI PODZAKONSKI AKT             |  |  |  |  |   |      |    |      |  |      |  |        |        |      |
|  |  |  |  |  | 1 | 0,00 | 13 | 0,00 |  | 0,00 |  | 0,00   |        | 0,00 |
|  |  |  |  |  | 1 | 0,00 | 13 | 0,00 |  | 0,00 |  | 0,00   |        | 0,00 |
| PRAVLNIK ILI DRUGI PODZAKONSKI AKT             |  |  |  |  |   |      |    |      |  |      |  |        |        |      |
|  |  |  |  |  | 1 | 0,00 | 13 | 0,00 |  | 0,00 |  | 0,00   |        | 0,00 |
|  |  |  |  |  | 1 | 0,00 | 13 | 0,00 |  | 0,00 |  | 0,00   |        | 0,00 |
| TRENUTNI ADMINISTRATIVNI TROŠAK naziv područja |  |  |  |  |   |      |    |      |  |      |  |        |        |      |
|  |  |  |  |  |   |      |    |      |  |      |  | 140,58 | 140,58 |      |

Analiza gospodarskih učinaka - prikaz mogućeg trenda kretanja broja licenci i dozvola za autotaksi prijevoz

| Godina | licencija za autotaksi prijevoz | dozvola za autotaksi prijevoz |
|--------|---------------------------------|-------------------------------|
| 2017.  | 3098                            | 9000                          |
| 2018.  | 5000                            | 12000                         |
| 2019.  | 6098                            | 16000                         |



| OBRAZAC<br>IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU<br>O NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, S<br>NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA |   |
|--|---|
| Naslov dokumenta   | Izvješće o provedenom savjetovanju o Nacrtu prijedloga zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Nacrtom konačnog prijedloga zakona   |
| Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje   | Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture   |
| Svrha dokumenta  | Izvješće o provedenom savjetovanju o Nacrtu prijedloga zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Nacrtom konačnog prijedloga zakona   |
| Datum dokumenta  | 16. ožujak 2018. godine   |
| Verzija dokumenta  | I.  |
| Vrsta dokumenta  | Izvješće  |
| Naziv nacrta zakona, drugog propisa ili akta   | Nacrt prijedloga zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Nacrtom konačnog prijedloga zakona   |
| Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade  | Plan zakonodavnih aktivnosti za 2018. godinu, redni broj 92   |
| Naziv tijela nadležnog za izradu nacrta  | Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture   |
| Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrta?  | U javnom savjetovanju sudjelovali su predstavnici strukovnih udruga prijevoznika, pojedinci koji obavljaju poslove unutar djelatnosti cestovnog prijevoza, predstavnici HGK-a, HOK-a i HUP-a, predstavnici jedinica lokalne samouprave i predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture |
| Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način?  | Da<br>Nacrt prijedloga zakona objavljen je na središnjem državnom portalu „e - Savjetovanje“, od 1. do 31. prosinca 2017. godine  |
| Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje?  | <a href="https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=6492">https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=6492</a>   |

|  |   |
|--|---|
| Ako nije, zašto?   |   |
| Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?   | Svoja očitovanja su dostavili predstavnici strukovnih udruga prijevoznika, pojedinci koji obavljaju poslove unutar djelatnosti cestovnog prijevoza, predstavnici HGK-a, HOK-a i HUP-a, predstavnici jedinica lokalne samouprave i ostale zainteresirane pravne i fizičke osobe. |
| ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI<br><br>Primjedbe koje su prihvaćene<br><br>Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje | Analiza dostavljenih primjedbi i prijedloga nalazi se u prilogu ovoga obrasca (na CD-u)   |
| Troškovi provedenog savjetovanja   | Provedba javnog savjetovanja nije iziskivala dodatne financijske troškove.  |

Izvješće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o  
Obrascu Iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga  
Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i Nacrtu prijedloga  
Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

| Korisnik/Sekcija/Komentar   | Odgovor   |
|---|---|
| <p><b>OTOČNI SABOR -udruga za razvitak hrvatskih otoka JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Otočni sabor – udruga za razvitak hrvatskih otoka želi ukazati da bi donošenje ovakvog Prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i Nacrtu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu s naglaskom na autotaksi prijevoz došlo do ugrožavanja i opstanka malog gospodarstva, tj. opstanka taksi obrta na otocima. Smatramo da navedeni prijedlog zakona, pod krinkom liberalizacije autotaksi prijevoza i mogućnosti otvaranja novih radnih mjesta otvara i stvara niz novih problema i neusklađenosti s drugim zakonima Republike Hrvatske te se pomnim čitanjem odredbi zakona može zamijetiti da je zakonodavac napravio potpuni promašaj u nomotehničkom i logičkom smislu. Posebno treba istaknuti posebnost otoka i otočnih jedinica lokalne samouprave. Zakonom o otocima i to njegovim prvim člankom propisano je da su otoci hrvatsko prirodno bogatstvo i da su od interesa za Republiku Hrvatsku te imaju njenu posebnu zaštitu. Člankom 15. Zakona o otocima propisano je da država podupire djelatnosti na otocima koji pridonose otočnom razvoju i čine ga održivim. Među navedenim djelatnostima nalazi se otočni cestovni prijevoz u koji svakako spada i autotaksi prijevoz na području otoka. Nejasno je kako država ovim Zakonom podupire djelatnost otočnog cestovnog prijevoza. Ona ga u suštini zatire kao i jednu granu gospodarstva na otocima što posljedično ima veze sa sve većom depopulacijom otoka. Otočnoj jedinici lokalne samouprave, kao geografski specifičnoj jedinici lokalne samouprave, s determiniranim i ograničenim resursima gospodarskog razvoja i njenim stanovnicima ne smije se ograničavati mogućnost gospodarskog djelovanja na području gdje žive. Pa tako propisivanje zabrane ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz za jedinicu lokalne samouprave na otoku znači da njeni stanovnici koji se bave navedenom gospodarskom djelatnošću, neće imati mogućnost zadovoljavanja svojih gospodarskih probitaka što će posljedično dovesti do situacije da lokalni stanovnik koji se bavi navedenom gospodarskom granom , tokom turističke sezone kada realno ima konstantnog posla u autotaksi prijevozu, neće ostvariti svoje gospodarske probitke s obzirom na činjenicu da se daje mogućnost svakome da na otoku obavlja autotaksi prijevoz, a ne imajući u vidu da lokalni stanovnik svojim radom i plaćanjem poreza uopće omogućuje da se taj prijevoz obavlja na način da se porez uplaćuje otočnoj jedinici lokalne samouprave koja brine o infrastrukturi. S tim u vezi ovakva odredba Zakona je nepoštena prema stanovnicima otočnih jedinica lokalne samouprave. Otočni sabor smatra da se ovim Prijedlogom Zakona ne poštuje otočnost, ako kažemo da je otočnost skup ekoloških, društvenih, gospodarskih i povijesnih posebnosti koje proizlaze iz potpune okruženosti morem i želimo izbjeći izjednačavanje otoka i kopna prilikom definiranja i provedbe razvojnih politika.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Josip Vinković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam pozitivne promjene u nacrtu prijedloga novog zakona tj. uvođenje mobilne aplikacije kao mjernog uređaja te neograničavanje broja autotaksi dozvola. Mobilna aplikacija je preciznija od taksimetra, pokazuje cijenu vožnje unaprijed te spaja korisnika s najbližim vozilom, a to štedi vrijeme i novac. Neograničavanje broja autotaksi dozvola bi trebalo građanima omogućiti zaposlenje</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Nenad Rafajec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta što je dobro za ekonomiju i ostanak ljudi ovdje, pogotovo mladih. Ujedno ćemo pokazati svijetu, prvenstveno turistima da smo spremni osigurati dostupnu, brzu i transparentnu uslugu prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivana Brkić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Novi Zakon o prijevozu u cestovnom prometu definitivno mora liberalizirati tržište kako bi građani napokon mogli koristiti svoja prava. Prijevoz Uberom, primjerice, znatno je isplativiji i pouzdaniji nego prijevoz ostalim prijevoznicima na području grada Zagreba iz nekoliko razloga: a) gradski prijevoz (ZET) je nedostatan - postoje "rupe" u rasporedima vožnje, znatno je smanjeno prometovanje vikendom što onemogućuje normalno svakodnevno funkcioniranje građana. b) taksi prijevoz je nedovoljno razvijen i sveden na monopol prijevoznika Radio taksi i ostalih taksi službi, koje uredno ODBIJAJU PRUŽITI USLUGU klijentima koji putuju na kraće udaljenosti te klijentima iz udaljenijih područja grada - jer su taksistima 'neisplative'. Nebrojeno puta događa se situacija da se zakazana vožnja taksijem NE OSTVARI radi nedolaska vozača po telefonskom dogovoru. Također - nikada se ne zna procijeniti koliko će vožnja koštati, s obzirom da taksisti iskorištavaju putnikovo nepoznavanje određenog područja te izabiru vožnju duljim rutama, u cilju naplate više cijene vožnje! c) Opcija prijevoza Uberom treba biti pomnije regulirana, no NIKAKO NE ZABRANJENA, prvenstveno zato što ima najrazrađeniji sustav poslovanja, što se korisnika tiče. Uberov sustav zornog predočavanja relacije vožnje, ponuda očekivane cijene, mogućnost praćenja tijekom vožnje, zakazivanja vožnje unaprijed, ocjenjivanja vozača (kao i klijenta!) te plaćanja kreditnim karticama predstavlja NAJDEMOKRATIČNIJI postojeći način iznajmljivanja usluga prijevoza u Republici Hrvatskoj, te se stoga treba ne samo zadržati, već i poticati modernizaciju i prilagodbu ostalih pružatelja usluga prijevoza!!! Taksimeter kao mjerni instrument pokazuje znatna odstupanja od stvarne prijeđene kilometraže u odnosu na nove tehnologije obračunavanja kilometraže putem mobilnih aplikacija!</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Emil Radic</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog zakona koji donosi liberalizaciju tržišta. Od konkurencije korist imaju građani kroz niže cijene i bolju uslugu. Vrijeme je da se zaustavi monopol i korupcija u jedinicama lokalne samouprave koje izdaju koncesije za taksi prijevoz kako i kome hoće. Vrijeme je i da se dokinu taksimetri kao relikv prošlosti, pa svi znamo kako se lupkanjem prstom po toj napravi nabijao račun terećenjem putnika cijenom prijevoza komadne prtljage. GPS praćenje omogućava putniku uvid u trasu kojom se prevozi, što onemogućava vožnju zaobilaznim putevima radi nabijanja računa.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Nikolina Kresić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Mislim da se treba brisati riječ taksimetar, treba se okrenuti novim tehnologijama i aplikacijama. Kad govorimo o preciznosti taksimetra nekako sumnjam u tu preciznost, kako je moguće da na semaforima kad taksi stoji 2 minute, taksimetar broji kilometre? Drugo, potrebna je modernizacija taksista, jer se ne zna s kim se vozim, ko je ta osoba i ostali podaci koji su vidljivi na aplikaciji Ubera. Također nikad u životu nisam dobila račun za taksi usluge, pokrali su me sto puta. Uber je puno bolja opcija, na aplikaciji se vidi kuda me vozi ko me vozi, cijena, i sve ostale opcije koje se se odnose na prigovore. Također sam uvijek dobila račun za uber uslugu.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ismar Omerčević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju taksi prijevoza. Korisnik sam Uber-a i smatram da je takav oblik prijevoza superiorniji u odnosu na klasične taksi prijevoznike. Smatram da će donošenjem ovog zakona zaživjeti i alternative uberu što će povoljno djelovati na tržište.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Domagoj Dvojković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju taksi tržišta koje ovaj zakon donosi, pogotovo ukidanje ograničenja broja dozvola (koje je bilo glavni generator previsokih cijena) te uvođenje suvremenih tehnologija za izračun cijene (mobilna aplikacija i GPS kao alternativa zastarjelom i netransparentnom taksimetru). Putniku se tako omogućuje da u trenutku sjedanja u vozilo zna koliko će ga približno stajati prijevoz do željenog odredišta što dosad nije bio slučaj kada se rabio taksimetar.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Matija Mesić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Smatram da će ovaj Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu svima biti na korist. Radi se o liberalizaciji tržišta usluga autotaksi prijevoza kojom se povećava broj radnih mjesta, nudi veći izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza što će u konačnici rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> <b>PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b> Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.</p> |

natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka  
Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolnog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja  
Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka  
Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države.

Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada  
Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša  
Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na

relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden! Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Željko Marušić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Podržavam ovaj zakonski prijedlog, jer je u interesu građana, a time društva u cjelini, zbog unapređenja sigurnosti u prometu, turizma, gospodarstva i ekologije. Najveća je dobit mogućnost korištenja elektroničke aplikacije u autotaksi prijevozu, jer usluga postaje potpuno transparentna, uklanjaju se mogućnosti manipulacija te se rizik poslovanja prebacuje na davatelja usluga, što je i logično. Korisnik autotaksi usluge za prijevoz od točke A do točke B pristaje na ponuđenu cijenu i to postaje ugovorna kategorija. Rješava se apsurd da gužve i zastoji u nekom prometnom području, o kojima korisnik usluge ne treba i ne može imati potpunu informaciju, bude na rizik i teret davatelja usluge, koji profesionalno trebaju biti upoznati s time, prilagođavaju se situaciji i na toj osnovi formiraju ponudu. Korisnici je prihvaćaju ili ne, odnosno pregovaraju. Time se rješavaju i sve moguće zloupotrebe prometne trase, jer to postaje bespredmetno. Hrvatska će prestati biti zemlja poznata po neprikladno skupoj taksi usluzi, što je bio težak uteg našem turizmu. Nižom cijenom taksi prijevoza od zračnih luka do turističkih odredišta povećat će se udio turističkih dolazaka zrakoplovom, te će se poboljšati struktura naših turista (povećati pojedinačna zarada) i smanjiti gužve na cestama. Najveća je dobit unapređenje sigurnosti na cestama, jer će biti manje pijanih i umornih za volanom, a pogotovo manje putnika (posebice mladeži) u automobilima takvih vozača. Primjenom ovog zakona korisnici će imati na raspolaganju jeftiniju i dostupniju taksi uslugu. Neće biti motivirani riskirati višestruke i pogubne posljedice takvih vožnji. To će biti doprinos smanjenju gužvi u prometu i povećanju prosječnog broja osoba po vozilu sa sadašnjih 1,1 do 1,2 na 2 i više. Dakle, isti broj osoba prevozi će se u manje vozila, mnogi će na posao odlaziti prihvatljivim taksijima, koji će prevoziti više osoba te će se smanjiti broj vozila u prometu. Novi je zakon i doprinos poslovanju, jer će mnogi poduzetnici shvatiti kako im se ne isplati imati službeni automobil, odnosno toliki broj vozila, jer troškove prijevoza mogu bitno smanjiti korištenjem jeftinog (povoljnog) taksija. Pozdravljam ovaj zakon kao reformski korak Vlade i MPPI-a, jer potiče razvoj gospodarstva, povećava sigurnost na cestama i usklađuje hrvatsko zakonodavstvo s preporukama EU Komisije i OECD-a, a posebice jer ga podržava velika većina građana. Prof.dr.sc. Željko Marušić

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Goran Privrat</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Da li vas je imalo sram napisati ovakav prijedlog zakona kojim se toliko očito pogoduje krupnom kapitalu, Uberu i Cammeu, a na uštrb hrvatskih građana, 2500 malih obrtnika i njihovih zaposlenika, koji taksiranjem prehranjuju sebe i svoje obitelji? Da li vas je sram što ste umijesto da napišete zakon koji bi bio najkvalitetniji, kako za korisnike usluga,tako i za one koji se tim poslom bave, vi napisali zakon pod utjecajem lobista koje je angažirao Uber, među kojima je i Mate Granić koji je u vrijeme pisanja zakona viđen u vašem ministarstvu, a siguran sam da je tu posrijedi i nešto puno opipljivije od samog utjecaja lobista? Da li vas je sram sto ste nakon godinu i po dana pisanja donijeli ovako aljkav prijedlog zakona pun nejasnoca, nedorečenosti i manjkavosti, pravilnika za koje nitko ne zna kako će izgledati, nego će to ministar odrediti naknadno kad zakon bude već donesen i što onda više neće moći biti predmet javne rsprave? Da li vas je sram što se zbog ovakvih kao što ste vi ljudi iseljavaju iz Hrvatske? Da li vas je sram što primete plaće od države protiv čijih građana ovo radite, a radite u interesu stranog krupnog kapitala?</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mislav Munivrana</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Apsolutno podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza. Korištenje mobilne aplikacije za narudžbu vožnje jest i treba biti uobičajeno sredstvo koje se koristi prilikom obavljanja autotaksi djelatnosti, međutim aplikacija se nikako ne smije koristiti za izračun cijene prijevoza jer je izrazito podložna jednostavnim malverzacijama koje se mogu koristiti na štetu korisnika. Također, njihova preciznost je dvojbena i ne postoji nikakvo jamstvo Državnog zavoda za mjeriteljstvo da prijeđena relacija odgovara stvarnom stanju. Taksi djelatnost se u mnogočemu razlikuje od ostalih sektora. Jedan od njih, jako bitan, jest i mobilnost prodajnog mjesta. Drugim riječima, onaj tko radi na području jedne lokalne samouprave vrlo jednostavno mogao bi raditi bilo gdje a time bi poticao neloyalnu konkurenciju i kaos na tržištu. Ulazne barijere u posao su minimalne, bez gotovo ikakvih kapitalnih ulaganja pa bi to otvorilo vrata neredu. Ovo nije bilo kakva djelatnost, taksisti prevoze ljude, odgovaraju za njihove živote, vozilo u rukama vozača može predstavljati i "oružje", te se tim poslom ne može baviti bilo tko. Određena kontrola i limiti moraju postojati jer ako se otvori pandorina kutija biti će ju teško zatvoriti. Tržište se treba donekle liberalizirati, ali taj proces treba biti kontroliran od strane nadležnih institucija. Ne može netko raditi cijeli dan posao poštaru, vozača tramvaja, učitelja, frizera, a navečer sjesti u auto i odraditi 4-5 sati prijevoza putnika samo zato što se on osjeća fit za takvo što. Ovim zakonom kontrole nebi bilo nikakve. To se ne smije dopustiti.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Mislav Munivrana</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>DIGITALNA HRVATSKA</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Opći komentar na Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Digitalna Hrvatska podržava predloženi zakonski prijedlog posebice jer se njime: - smanjuju barijere i ukidaju ograničenja za ulazak na tržište autotaksi prijevoza što će dovesti do značajnog zapošljavanja, povećanja kvalitete usluge i pada cijena za krajnje korisnike; - uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra uvodi mogućnost korištenja novih tehnologija temeljenih na satelitskim GPS sustavima kojima se omogućuje dodatna transparentnost i preciznost u korist potrošača; - za sve poduzetnike na tržištu uspostavljaju potpuno jednaki uvjeti poslovanja što svima omogućuje da se cijenama i kvalitetom u poštenom tržišnom natjecanju izbere za svoju tržišnu poziciju. Ovim prijedlogom Zakona Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture daje pozitivan primjer spremnosti središnjeg tijela državne uprave da potakne procese koji će olakšati poslovanje, omogućiti najveću razinu tržišnog natjecanja, te propise prilagoditi novim tehnologijama i poslovnim modelima koji iz njih proizlaze. Digitalna Hrvatska posebno pozdravlja mogućnost da se uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra prilikom pružanja usluga autotaksi prijevoza mogu koristiti moderni elektronički sustavi temeljeni na GPS (Global Positioning System) satelitima. Osim što je preciznije, izračunavanje puta aplikacijom temeljenom na GPS sustavu je transparentno i provjerljivo budući uvijek ostaje zabilježen točan put kojim se vozilo kretalo te korisnik u svakom trenutku ima dostup do tih podataka. Također, kada se korisnici služe elektroničkom aplikacijom temeljenom na GPS sustavu, unaprijed im je poznata cijena usluge za traženu relaciju prijevoza što transparentnost prema korisnicima diže na još višu razinu. Također, elektroničke aplikacije koje se koriste u obračunu u autotaksi prijevozu izravno su spojene sa sustavom izdavanja računa i sustavom fiskalizacije Porezne uprave pa je utaja poreza praktički nemoguća. Nasuprot tome, taksimetri u pravilu nisu spojeni sa sustavom za automatsko izdavanje i fiskalizaciju računa. Samo liberalizirano tržište u kojem svatko bez nerealnih i nepotrebnih prepreka može početi obavljati poduzetničku djelatnost dovodi do zadovoljavajuće razine tržišnog natjecanja, a tržišno natjecanje uvijek dovodi do većih ulaganja i zapošljavanja, kvalitetnijih usluga i nižih cijena za krajnje korisnike. Dobar primjer dobrobiti od liberalizacije i konkurentnosti svakako je područje pokretnih elektroničkih komunikacija u kojem su nakon ulaska trećeg mobilnog operatora na tržište cijene višestruko smanjene zbog čega su hrvatski građani i gospodarstvo u razdoblju nakon ulaska Tele2 na tržište imali uštedu između 3 i 5 milijuna kuna dnevno. Zato posebno pozdravljamo predloženu liberalizaciju autotaksi tržišta.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O</b></p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

**PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

čl. 46. PRIJEDLOG: propisati pravilnikom da taksi vozilo mora biti GPS lokatorom, odnosno taksimetrom povezano s Poreznom upravom u realnom vremenu, te se na taj način može pratiti kilometraža vozila i automatski uspoređivati sa kilometražom na fiskaliziranim računima. Vjerujem da je u 21. stoljeću moguće i jednostavno implemetirati navedeni prijedlog u praksu. Na navedeni način bi se olakšala kontrola inspekciji i smanjila bi se mogućnost za malverzacije. Smatram da bi bilo dobro da se podaci o kilometraži taksi vozila automatizmom šalju nadležnom ministarstvu (kilometraža zabilježena na tehničkom, odnosno periodičnom tehničkom pregledu), te bi to bio još jedan mehanizam i informacija koja bi olakšala rad inspekciji. Osim navedenoga, kako velika skupina taksista želi onemogućiti poslovanje kolegama prijevoznicima (povremeni prijevoz 7+1 i 8+1 vozilima), na način da se onemogući ugovaranje poslova putem web stranica odnosno sklapanje ugovora putem vlastitih web stranica direktno sa naručiteljem prijevoza, a što je propisano Zakonom o obveznim odnosima, čl. 286., st.1. (nadležno ministarstvo propisuje stavke koje ugovor mora sadržavati, i to je u redu), te prisiliti kolege da posluju isključivo putem turističkih ili putničkih agencija (što je jedino i bilo moguće prije donošenja Zakona u prijevozu u cestovnom prometu NN 82/13, jer tada povremeni prijevoz vozilima 7+1 i 8+1 nije bilo moguće registrirati kao samostalnu djelatnost, te se na neki način lovilo u mutnome), predlažem da se i taksistima propiše da klijente mogu povesti isključivo sa taksi stajališta ili po pozivu/narudžbi na službeni telefon/aplikaciju udruge taksista kojoj pripadaju, a ne putem privatnih web stranica, odnosno privatnih telefona ili mobitela. Povremeni prijevoz vozilima 7+1 i 8+1 vozilima je danas samostalna djelatnost, kao i bilo koja druga djelatnost, ali vidim da mnogi još toga nisu svjesni, te se žele vratiti u vrijeme kada tu djelatnost nije bilo moguće registrirati. Naravno putničke i turističke agancije, naplaćivale bi svoju uslugu kroz proviziju, te bi se na taj način "otimao kruh iz usta" (volim ovu frazu! ) spomenutim prijevoznicima. Vjerojatno velika većina onih koji će ovo pročitati, pitati će se što to pišem i zašto to pišem. Cilj zakona je liberalizacija tržišta i povećanje zaposlenosti. Kako se velika većina taksista protivi bilo kakvoj liberalizaciji upravo na ovim web stranicama, samo želim pokazati da i ja mogu napisati što hoću i tražiti da se moja (nerealna, možda i protuustavna) razmišljanja implementiraju u novi Zakon o prijevozu o cestovnom prometu. Obrtnička komora štiti interese taksista, a sad ću postaviti retoričko pitanje: tko štiti obrtnike koji godinama pokušavaju ishodovati autotaksi dozvolu, a lokalna samouprava im to onemogućava jer štiti postojeće taksiste? Nadležno ministarstvo je upoznato sa konkretnom situacijom. Kako je postalo popularno pozivati se na Ustav RH, pozvat ću se i ja: Članak 49. Poduzetnička i tržišna sloboda temelj su gospodarskog ustroja Republike Hrvatske. Država osigurava svim poduzetnicima jednak pravni položaj na tržištu. Zabranjena je zlouporaba monopolskog položaja određenog zakonom. Država potiče gospodarski napredak i socijalno blagostanje građana i brine se za gospodarski razvitak svih svojih krajeva. Prava stečena ulaganjem kapitala ne mogu se umanjiti zakonom niti drugim pravnim aktom. Inozemnom ulagaču jamči se

|  |  |
|--|--|
| <p>slobodno iznošenje dobiti i uloženog kapitala. Članak 50. - osobito naglašavam stavak 2. Zakonom je moguće u interesu Republike Hrvatske ograničiti ili oduzeti vlasništvo, uz naknadu tržišne vrijednosti. Poduzetnička se sloboda i vlasnička prava mogu iznimno ograničiti zakonom radi zaštite interesa i sigurnosti Republike Hrvatske, prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila!</p>   |  |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrti su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksi služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksi službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Marko Mufić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Taximetar treba ostati mjerni instrument naplate usluge jer jedino preko njega je moguće realno primjeniti naplatu u skladu sa unaprijed utvrđenim cjenikom kako bi potrošač znao koliko će ga usluga koštati. Sve druge manipulativne varijante ne bi trebale zaživjeti jer dozvoljavaju nered koji sigurno nije u službi zaštite potrošača (primjer Ubera i njihovog reklamiranja jeftinog a svako malo uvećane naplate ovisno o potražnji?) Postojeći kapaciteti se svakako mogu uz bolju organizaciju više iskoristiti što opet može dovesti do zapošljavanja ljudi u ovoj grani. Nekontrolirani broj dozvola će donijeti nered na tržištu te nemogućnost dovoljne zarade gdje će u konačnici trpjeti svi.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Marko Mufić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Darko Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p> |
| <p><b>Darko Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Prijedlog zakona je pisan nestručno, površno i bez ikakve veze sa strukom. Prepun je rupa koje se mogu zloupotrijebiti, ide na štetu kako postojećim prijevoznicima tako i korisnika. Žalostno je što se kod nas pišu novi zakoni, a ne mogu se provoditi postojeći. Nikakve konkretne analize nisu provedene i zakon se donosi bez ikakvih statističkih dokaza i analiza koji bi ga mogli potkrijepiti. Osobe koje su pisale zakona mogle su barem, ako su moje pretpostavke netočne navesti iz kojih su analiza i statistika izvukle podatke da se donosu ovakve promjene od ekonomskih, prometnih, socijalnih do ekoloških i sigurnosnih.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Darko Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Nepodržavam ovaj zakon, jednake uvjete za sve, nemože netko sjesti u automobil upalit telefon i radit prijevoz putnika bez niti jednog, jedinog papira (p.s htio bih i ja tako biti uber ministar zasto ne, uvesti uber u svim zanimanjima) a ne ovaj posao diskriminirat koji postoji od kad je svijeta i vijeka I taximetar je jedini tocan i mjerodavan, i napravljen da bude Taxi-Metar za izracun cijene a ne neka app ako nestane baterije u mob. Nema cijene ni izracuna</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

**Darko Knežević**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Prijedlog zakona je pisan nestručno, površno i bez ikakve veze sa strukom. Prepun je rupa koje se mogu zloupotrijebiti, ide na štetu kako postojećim prijevoznicima tako i korisnika. Žalosno je što se kod nas pišu novi zakoni, a ne mogu se provoditi postojeći. Nikakve konkretne analize nisu provedene i zakon se donosi bez ikakvih statističkih dokaza i analiza koji bi ga mogli potkrijepiti. Osobe koje su pisale zakona mogle su barem, ako su moje pretpostavke netočne navesti iz kojih su analiza i statistika izvukle podatke da se donosu ovakve promjene od ekonomskih, prometnih, socijalnih do ekoloških i sigurnosnih

**Darko Knežević**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATĀ SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVATĀ SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se rješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVATĀ SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATĀ SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVATĀ SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVATĀ SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVATĀ SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim

prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke.

Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.

Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje

presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVATA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVATA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo

prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je

obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

#### **AUTOPRIJEVOZ**

#### **JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije

#### **Odbijen**

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa

usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do

ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

|   |  |
|---|--|
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Prijedlog zakona je pisan nestručno,površno i bez ikakve veze sa strukom.Prepun je rupa koje se mogu zloupotrijebiti , ide na štetu kako postojećim prijevoznicima tako i korisnika.Žalosno je što se kod nas pišu novi zakoni ,a ne mogu se provoditi postojeći. Nikakve konkretne analize nisu provedene i zakon se donosi bez ikakvih statističkih dokaza i analiza koji bi ga mogli potkrijepiti. Osobe koje su pisale zakona mogle su barem,ako su moje pretpostavke netočne navesti iz kojih su analiza i statistika izvukle podatke da se donosu ovakve promjene od ekonomskih,prometnih ,socijalnih do ekoloških i sigurnosnih .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Slobodno formiranje cijena na taksi tržištu bez zadanih okvira minimalne ekonomski opravdane cijene i maksimalne cijene koje bi trebale određivati jedinice lokalne samouprave kao i broj taksija dovest će do velikog nereda na taksi tržištu koji će imati poguban efekt kako na taksi vozače tako i na njegove korisnike. Taksi vozači će morati raditi preko 12 h da bi imali ekonomsku računicu po šest ili sedam dana u tjednu, koja se vidi u radu tvrtke Cammeo koja konstantno krši zakon o radu i time ugrožava vozače i putnike u vozili, bez obzira na veliki broj prijava od strane vozača to se i dalje nastavlja. Korisnici će doći u nepovoljniji položaj jer bi mogli zbog slobodnog formiranja cijena bez zadanih maksimalnih okvira ući u taksi vozilo koje na primjer ima cijenu starta 100 kuna,i kilometar 50 i čekanje 200 kuna biti prisiljeni platiti cijenu vožnje jer vozač posjeduje ovjereni taksi cjenik sa takvom cijenom.Princip rada ilegalnog Ubera i njegov način naplate sa varijabilnim cijenama uzrokovati će da i sve taksi kompanije imaju sličan način naplate gdje u trenucima velike potražnje za taksijem cijene kilometra se diži i na 10 do 15 kuna.U tim slučajevima korisnici će biti prisiljeni uzimati vozila po takvim cijenama jer im drugačiji oblik naplate i dobivanje taksi vozila po drugačijim uvjetima biti nemoguće. Neki takozvani prometni stručnjaci misle da će snižavanje cijena taksija dovesti do smanjenja broja automobila, što je zapravo svrha dobro organiziranog javnog prijevoza ,a ne taksija koji je dopuna javnom prijevozu.Ako neka taksi firma ima vozilo koje je 24 sata na cesti i na njemu ima dva ili tri vozača koji također posjeduju u većini slučajeva automobil gdje se tu vidi smanjenje broja vozila sa te strane. Ukidanje stručne spreme i kvalifikacija za taksi vozača dovest će do prevelike fluktuacije ljudi kroz tu branšu i nemogućnost dobivanja kvalitetnih i pouzdanih vozačkog kadra.Primjer su vam veliki broj prometnih nesreća koje su uzrokovali i uzrokuju vozači tvrtke Cammeo od kada su došli na tržište kao i veliki broj prometnih nesreća vozača ubera za koje smo skoro svakodnevno svjedoci u medijima</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Taksimetar treba ostaviti kao jedini relevantan mjerni uređaj u taksi vozilu jer je najmanje podložan manipulacijama i ako ih ima inspekcija i druge nadležne službe to mogu lako utvrditi na licu mjesta prilikom kontrole taksi vozila. Za sve dosadašnje manipulacije uz vozača vozila krive su nadležne službe koje nisu provodile nikakve kontrole opravdavajući se nedostatkom osoblja. Aplikacija treba biti za naručivanje vozila i za izračun okvirne cijene vožnje, ona kao mjerni instrument je netočna i podložna je manipuliranju od strane vlasnika aplikacija tako i korisnika jer mogu posebnim programima mijenjati duljinu mjernih jedinica kao i stvaranje umjetne velike potražnje za vozilima kao i nedostatak vozila u slučaju da postoje varijabilne cijene. Taksi vožnja se mora sastojati od cijene starta, prijeđenog kilometra i vremena čekanja gdje se ne može obračunavati vrijeme čekanja dok se vozilo kreće kako se radi sa aplikacijom uber jer se dvostruko naplaćuje vožnj i zavarava se korisnike, ako se to dopusti treba onda takav način izračuna postati jedinstven za sve taksi prijevoznike.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Evo kako uber brine o korisnicima i štiti ih ,ne želi ograničenja maksimalne cijene vožnje. Pazitr ograničenje gornje cijene ide na štetu korisnika. Donji tekst napisao Davor Tremac Činjenica da zakon ne ograničava cijene vrlo je dobra, jer ostavlja prostora za tržišno natjecanje i mogućnost izbora prilikom korištenja usluga. Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD) naglašava kako nema nikakvih razloga za bilo kakva ograničavanja raspona cijena na tržištu, jer se u konačnici takva ograničenja uvijek pretvore u štetu za korisnike. Ne postoji nikakav razlog da upravo autotaksi djelatnost bude ta u kojoj država ograničava cijene, a u drugim djelatnostima koje su možda i esencijalnije za ljudski život takvih ograničenja nema.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Marko Šturlić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza <b>DJELOMIČNO SE PRIHVATA</b> – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem <b>DJELOMIČNO SE PRIHVATA</b> – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza <b>DJELOMIČNO SE PRIHVATA</b> – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle</p> |

„iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se omogućava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja

prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na

se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5

prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno

sadržanim opisom kaŕnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteŕa kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zaprijećenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i naćin oduzimanja vozila, odnosno sredstava poćinjenja prekršaja i izricanje visokih novćanih kazni. Izričito propisati uvjete i naćina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijских tijela.

**Marko Šturlić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UĆINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U ćlanku 4. st.1. t. 1. Predlaŕe se ostaviti postojeće uređenje izraćunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruŕa sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na trŕištu. Predlaŕe se brisati rijeći „određene taksimetrom, putem elektronićke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri ćemu je narudŕba prijevoza realizirana pozivom, putem elektronićke aplikacije ili neposredno kod vozaća“. Predlaŕe se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti ukljućen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaŕe se brisati rijeći „koji nema obiljeŕja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U ćl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozaćem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnićka ili turistićka agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozaća ima najviše ćetiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozaćem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozaći i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U ćl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i narućitelja prijevoza koji je sklopljen prije poćetka obavljanja prijevoza gdje narućitelj moŕe biti putnićka ili turistićka agencija (koja je ujedno narućitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizićka - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili ćlanove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje ćlanove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U ćl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela ćime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima.Neće biti moguće kontrolirati poćinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika.Na ovakav naćin se direktno ugroŕava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, toćnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav naćin bi se otvorio "paralelan"

**Djelomićno prihvaćen**

U ćlanku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIĆNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti ukljućen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izraćuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehnićkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehnićkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U ćlanku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozaćem DJELOMIĆNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvaŕava naćin obraćuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U ćlanku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIĆNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ogranićava struktura putnika za koju pojedini narućitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U ćlanku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše rijeć hotel iz definicije Ćlanak 7. st. 6. – strućna osposobljenost vozaća autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stećenih kvalifikacija za vozaće po prijašnjim propisima. Ćlanak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije podrućje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Ćlanak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Ćl.14.4. prihvaćeno Ćl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadleŕnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijского nadzora. Ćlanak 15. st. 1. toć. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekaŕnjavanost vozaća, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozaća ovisno o vrsti prijevoza. ćl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se finansićska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te strućna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Ćlanak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadleŕnih tijela, a visina izrećene kazne ne moŕe biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizićkih osoba, kao i zbog neujednaćene sudske prakse. Ćlanak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA

linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

- Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.
- Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“
- St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“
- Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.
- Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika.
- Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.
- Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.
- Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.
- Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.
- U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2
- Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku.
- U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“
- Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana

SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.

Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVATA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze.

U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.

U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.

Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.

Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza

DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima.

Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – popis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza.

Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika.

Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti).

Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da

različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i

obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela....

**Marko Šturlić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju



Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed

pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama

postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da

lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo na tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvatanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže

brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela...

**Marko Šturlić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih

putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za

osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijepodne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik

isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“.

Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno

prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. **PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Marko Šturlić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza

autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane

DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVATA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVATA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVATA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVATA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVATA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVATA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja



zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa

broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne

sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Marko Šturlić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a

prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju

visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVATA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVATA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije

zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li

NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađivanje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Marko Šturlić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti

aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog -"povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima.Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika.Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovice izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. •Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. •Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o

za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim

pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjnjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 •Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ •Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ •Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom

odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.



roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a

uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Marko Šturlić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t. 14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE

omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke.

Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.

Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete,

PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanje broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjnsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na

izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za

prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelaznim i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksij prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. **PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Marko Babić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVATA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem **DJELOMIČNO SE PRIHVATA** – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke

unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača". Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže

klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVATA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVATA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVATA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVATA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVATA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVATA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se

se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno,

prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVACA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVACA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVACA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVACA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVACA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije



propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Siniša Trupeljak**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. **PRIMJEDBA** Prijedlogom je propisano

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza **NE PRIHVAĆA SE** – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza **PRIHVAĆA SE** – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila **NE PRIHVAĆA SE** – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. **NE PRIHVAĆA SE** – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija **NE PRIHVAĆA SE** – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije **PRIHVAĆA SE** – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna

omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta

osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVACA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVACA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVACA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVACA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVACA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVACA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVACA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVACA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se

prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta.

smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. **PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**obrt za autotaksi prijevoz**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O**  
**PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT**  
**PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U**  
**CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA**  
**ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje

riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve

iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta

neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se

prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj

odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Davorin Dubenik**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza **NE PRIHVAĆA SE** – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza **PRIHVAĆA SE** – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila **NE PRIHVAĆA SE** – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. **NE PRIHVAĆA SE** – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija **NE PRIHVAĆA SE** – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije **PRIHVAĆA SE** – uvodi se financijska sposobnost za



prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste

obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osobe odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. –

morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih

područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAT SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAT SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAT SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAT SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu predviđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Davorin Dubenik**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Zakon je pisan kao plod lobiranja pojedinaca koji su na uberovoj platnoj listi. Tu se pogoduje samo i jedino krupnom kapitalu a naustrib malih obrtnika, firmi i pojedinaca. Takav zakon ne smije proci.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Zoran Krivačić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja

st. 4. koji se mijenja i glasi: „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna

administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona

intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim

potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicma lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Zoran Krivačić**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Tim prijedlogom zakona, ide se direktno na štetu Obrtnicima, i Taxi struci, a tako i sigurnosti u prometu, gubi se kvaliteta prijevoza.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Zoran Krivačić**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Lumbering Stil j.d.o.o.**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

**Djelomično prihvaćen**  
 U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozač-em, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prije-voz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turi-stička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje za-poslenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje čla-nove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razli-ka s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznici-ma.Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika.Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linij-skog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih

predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijaskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVACA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove



uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza,

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može

prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. **PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovičeva 11 Zagreb  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza **NE PRIHVAĆA SE** – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza **PRIHVAĆA SE** – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila **NE PRIHVAĆA SE** – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. **NE PRIHVAĆA SE** – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija **NE PRIHVAĆA SE** – ostavlja se

naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

• Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

• Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nadzora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu napisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje

mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevodne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez

predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku

osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Obrt za AUTOTAXI PRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O</b><br/> <b>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT</b><br/> <b>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U</b><br/> <b>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA</b><br/> <b>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Za informaciju. Na racunu Uber-a NE PISE NAJAM VOZILA S VOZACEM . PISE NAJAM VOZILA.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Obrt za AUTOTAXI PRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O</b><br/> <b>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT</b><br/> <b>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U</b><br/> <b>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA</b><br/> <b>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ne podržavam nacrt novog prijedloga zakona. Pisan je pod patronatom i uputama korumpiranih političara koji evidentno žele pogodovati Uberu-potpuno nelegalnoj firmi. Pitam se tko to vodi i upravlja ovom državom kad mi o ovakvim prijedlozima uopće raspravljamo. Umjesto casualnih ljudi imamo blago receno izdajnike koji pišu zakone sebi po mjeri a sada i mjeri onih koji im pune džepove.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Obrt za AUTOTAXI PRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O</b><br/> <b>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT</b><br/> <b>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U</b><br/> <b>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA</b><br/> <b>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza <b>DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA</b> – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem <b>DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA</b> – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza <b>DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA</b> – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza <b>NE PRIHVAĆA SE</b> – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila <b>NE PRIHVAĆA SE</b> – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. <b>NE PRIHVAĆA SE</b> – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija <b>NE PRIHVAĆA SE</b> – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije <b>PRIHVAĆA SE</b> – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police</p> |

čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom

osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osobe odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjnsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u



roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St.

slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. **PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Obrt za AUTOTAXI PRIJEVOZ<br/>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O<br/>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT<br/>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U<br/>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA<br/>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Prijedlog zakona je los narocito u dijelovima koji reguliraju taxi prijevoz. Otvara prostor brojnim manipulacijama i anarhiji na trzistu. Pisan je sa intencijom i po nalogu korumpiranih pojedinaca politicara i interesnih skupina da se pogoduje Uberu koji nekaznjeno posluje obavljajuci neregistriranu djelatnost vec dvije godine. Zakon treba napraviti red a ne nered.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Obrt za AUTOTAXI PRIJEVOZ<br/>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O<br/>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT<br/>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U<br/>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA<br/>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Bravo SALONA !</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Obrt za AUTOTAXI PRIJEVOZ<br/>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O<br/>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT<br/>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U<br/>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA<br/>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>LJUDI !PRVO JE DOSLA KOLINDA IZ USA I POSTALA PREDSJEDNICA. ZA NJOM JE DOSEL I UBER I ON JOS PENEZI JE STEL. ZAPOSILILI SU MORE PAJDAS ZELI SI 25 % LEPE SE SMIJEJO I POPEVAJU JEBI SE KAK SE ZNAS ! I ZAKONA SU KAKTI NAPRAVILI NOVEGA TAK SLOZNO BAS SVI DA KOJA KUNA IZ ZEPa IM V NOVEM LETU NE SFALI... HORVATSKA SAKI DAN GLEDA V NEKAKVA CUDA ALI NIGDAR NI TAKVEGA BLUDA. IZ DANA U DAN SVE VISE NAS TLACE,MRVICE NUDE I POKOJU KUNU A JA TAK BI IH RAD ZA TO NAGRADIL I STAVIL SAKOM KAK MATIJI NEGDA UZARENU NA GLAVU KRUNU !</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Taxi prijevoz IVMA<br/>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O<br/>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT<br/>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U<br/>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA<br/>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza <b>DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA</b> – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem <b>DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA</b> – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskoga trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza <b>DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA</b> – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza <b>NE PRIHVAĆA SE</b> – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila <b>NE PRIHVAĆA SE</b> – nije područje koje se</p> |

klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog -"povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. •Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. •Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne

regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a

procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 •Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ •Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ •Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te

uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATĀ SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATĀ SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATĀ SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATĀ SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATĀ SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATĀ SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez

|   |   |
|---|---|
| <p>propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.</p>  |   |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ<br/>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O<br/>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT<br/>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U<br/>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA<br/>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Ovaj nacrt prijedloga zakona je u najmanju ruku lose napisan da ne idemo u krajnosti tko ga je pisao i sa kakvim obrazovanjem. Ocgledno je da je zakon pisan za nekoga za pojedinca a to nikamo ne vodi. normalno je da svatko vuče vodu na svoj milin ali struka govori jedno a to je da je zakon lose pisan i tu završava svaka prica. a nekima je svejedno kakav ce zakon biti donesen jer vec 2 godine krse i ovaj postojeci</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Nenad Bebek<br/>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O<br/>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT<br/>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U<br/>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA<br/>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Taximetar treba ostati mjerni instrument naplate usluge jer jedino preko njega je moguće realno primjeniti naplatu u skladu sa unaprijed utvrđenim cjenikom kako bi potrošač znao koliko će ga usluga koštati. Sve druge manipulativne varijante ne bi trebale zaživjeti jer dozvoljavaju nered koji sigurno nije u službi zaštite potrošača (primjer Ubera i njihovog reklamiranja jeftinog a svako malo uvećane naplate ovisno o potražnji?) Postojeći kapaciteti se svakako mogu uz bolju organizaciju više iskoristiti što opet može dovesti do zapošljavanja ljudi u ovoj grani. Nekontrolirani broj dozvola će donijeti nered na tržištu te nemogućnost dovoljne zarade gdje će u konačnici trpjeti svi.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Ivana Firšt<br/>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O<br/>PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT<br/>PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U<br/>CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA<br/>ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni</p> |

mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registrarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18.

uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem



Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis

ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u

kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Ivana Firšt**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno,

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog okolnosti ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju

da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“.

uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjnsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA

Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirjenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-

SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Robert Firšt**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava

raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nadzora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete

pitiranje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVATA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVATA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVATA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVATA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVATA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVATA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete

izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne

usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.



samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno

kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

#### **OBRT ZA AUTOTAKSI I OSTALI PRIJEVOZ PUTNIKA VL. MARIJO MILINKOVIĆ**

#### **JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke.

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku

Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u

sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom

koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom

Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu predviđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Ivan Lojen**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Napokon je došlo do nekih modernih zakona, odnosno zakona koji slijede sve trendove 21. stoljeća. Mislim da je bilo dosta toga da u 21. stoljeću u Hrvatskoj postoji monopol, ili duopol u taxi prijevozu i da se ne da potrošačima pravo izbora. U potpunosti podržavam ovaj prijedlog zakona jer će otvoriti mogućnost za otvaranje novih radnih mjesta, a ujedno će doprinjeti i puno većoj sigurnosti u prometu te smanjenju prometnih nesreća uzrokovanih alkoholom a i općenito prometnih nesreća.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Siniša Gregurek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> napokon u zagrebu znam u koji taxi sjedam i koliko će me kostati određena relacija, a ne u toku dana da platim za istu čak i troduplu cijenu jer je potražnja porasla, pozdravljam naljepnice na vratima i barcod .. na aplikaciji moj zagreb mogu provjeriti dali sam kod legalnog taxiste. bilo bi dobro da imaju i registarske oznake na autima sa slovima TX kako sam vidio i u drugim zemljama, jer naljepnice nije teško falsificirati.. uber.. legalno??? pa frajer koji me vozio uvalio mi broj telefona i rekao samo me zovite direktno i nema frke platite gotovinom i bilo bu jeftinije mimo evidencije</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dean Šimac</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Prijedlog novog zakona je izrazito loše napisan, sve pod krinkom brige za građanstvo, otvaranja novih radnih mjesta itd. itd., a u stvari je ulaznica velikom igraču da pomete male i stvori monopol na tržištu.Zakon ne samo da neće donijeti nikakav socijalni boljitak, prosperitet već će posljedično srozati kvalitetu taxi usluge, dovesti u pitanje sigurnost ljudi i putnika u javnom cestovnom prijevozu.Samo još jedan zakon koji će se prelomiti na leđima građana, pisan očito po nečijem nalogu i za nečiji račun, iako u cijeloj Europi pušu drukčiji vjetrovi i Uber sve više nailazi na prepreke jer je napokon, a to je presudio i Sud Europske Unije, nepobitno dokazano da je Uber firma koja pruža prijevozničke a ne tehnološke usluge te se temeljem toga mora pridržavati svih zakonskih odredbi pojedine države EU u pogledu propisa u javnom prijevozu putnika!</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Kristian Posavčević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog Zakona o cestovnom prometu za liberalizaciju autotaksi prijevoza. Isti će smanjiti ulazne barijere te mogućnost povlaštenog dobivanja dozvola, a korištenjem modernih tehnologija pozitivno utjecati na ekonomiju RH te boljitak svih građana.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Tomislav Horvatinović</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Evo ovako u potpunosti se slažem s ovim prijedlogom zakona iz više razloga. Najveći je taj što će otvoriti nova radna mjesta i dopustiti mladim ljudima kao i ostalima koji bih htjeli raditi ovaj posao a nemaju dovoljno sredstava za to što se sad zahtijeva. Potpuno je apsurdno i nepotrebno davati za nešto tolike novce dok se dobar dio tih zakona vuče još iz doba stare države. Što se spornog taksimetra tiče potpuno nepotrebna stvar koju je vrlo lako izmanipulirati dok Uber aplikaciju baš i ne, s tim još što je sve na jednom uređaju od cijene do izdavanja računa, vidiš gdje je najbliži auto, vidiš ga kad dolazi po tebe koliko je udaljen, tko te vozi, otprilike koliko će vožnja koštati dok u normalnom taksiju ničeg od toga nema. Isto tako Uberova aplikacije djeluje na taj način da ocjenjuješ korisnika i on tebe puno je profesionalnije i praktičnije. Već sam sedmu godinu u taksiju i mogu Vam samo jedno reći apsolutno puno bolja solucija od sadašnje. Svi je hvale imam puno korisnika koji su se vozili s normalnim taksijem velika većina ih je prešla u Uber i više su nego zadovoljni.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Tomislav Horvatinović</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Evo ovako u potpunosti se slažem s ovim prijedlogom zakona iz više razloga. Najveći je taj što će otvoriti nova radna mjesta i dopustiti mladim ljudima kao i ostalima koji bih htjeli raditi ovaj posao a nemaju dovoljno sredstava za to što se sad zahtijeva. Potpuno je apsurdno i nepotrebno davati za nešto tolike novce dok se dobar dio tih zakona vuče još iz doba stare države. Što se spornog taksimetra tiče potpuno nepotrebna stvar koju je vrlo lako izmanipulirati dok Uber aplikaciju baš i ne, s tim još što je sve na jednom uređaju od cijene do izdavanja računa, vidiš gdje je najbliži auto, vidiš ga kad dolazi po tebe koliko je udaljen, tko te vozi, otprilike koliko će vožnja koštati dok u normalnom taksiju ničeg od toga nema. Isto tako Uberova aplikacije djeluje na taj način da ocjenjuješ korisnika i on tebe puno je profesionalnije i praktičnije. Već sam sedmu godinu u taksiju i mogu Vam samo jedno reći apsolutno puno bolja solucija od sadašnje. Svi je hvale imam puno korisnika koji su se vozili s normalnim taksijem velika većina ih je prešla u Uber i više su nego zadovoljni.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Tomislav Horvatinović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Stvarno mi vas je puna kapa više DOSTA MONOPOLA SADAŠNJIH TAKSISTA I NJIHOVIH LAŽI I MANIPULIRANJA. Po vama bi samo vi radili a svi ostali nek crknemo, dosta je vašeg podkrađivanja ljudi. A samo još jedno da Vam gospodo sadašnji taksisti kažem djabe vam sve ovo jer ovaj zakon koji se predlaže će biti donesen htjeli vi to ili ne. Odluka je već donesena ovo je napravljeno reda radi govorim vam iz prve ruke glavnog izvora kako god želite. Velika većina je da se liberizira tržište i da ovaj prijedlog bude donesen. Zašto zato jer su ljudi tj. korisnici nezadovoljni vašim uslugama i dosta im je više da im čupate van iz djepova tekšom mukom zarđen novac a tako i nama ostalima. DOSTA MONOPOLU SADAŠNJIH TAKSISTA DOSTA !!!!</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Marko Stipanov</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam ovaj zakon jer ke korištenje aplikacije puno jednostavnije i transparentnije od taksimetra. Za uslugu unaprijed znate tko je vozač i kakva mu je reputacija, također vozač ima iste informacije o vama. Ja često putujem i koristim aplikacije gdje god je to moguće. Najvažniji razlozi su transparentnost naplate, korporativni račun i uklanjanje jezične barijere pošto vozač automatski zna odredište. Taksimetar je definitivno relikv povijesti i treba ga ukinuti, a ne dodatno promovirati.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Vladimir Stunković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ne vidim svrhu da je potrebno podnositi zahtjev za obavljanje djelatnosti prijevoza po različitim gradovima, općinama, i/ili županijama. Ako se netko želi i smije baviti tim poslom, neka mu to bude omogućeno na cijelom teritoriju EU. Ako smiješ raditi kao konobar ili programer, to smiješ u cijeloj EU.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Denis Ćibarić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer će donijeti veće mogućnosti zapošljavanja za ljude koji voze autotaksi. Smatram da početna kvalifikacija po posebnom programu za vozače B kategorije nije potrebna za autotaksi vozače jer je posjedovanje vozačke dozvole B kategorije dovoljna kvalifikacija. Bilo je krajnje vrijeme da se uvede elektronička aplikacija u autotaksi prijevozu, trebamo držati korak s vremenom.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ivan Konjevoda</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog zakona jer će više putnika u taksijima donijeti manje gužve na cestama i gradskim parkiralištima. U redu je da svaki prijevoznik može sam izabrati hoće li koristiti taksimetar ili aplikaciju.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Jerko Tomić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam pozitivne promjene u nacrtu prijedloga novog zakona tj. uvođenje mobilne aplikacije kao mjernog uređaja te neograničavanje broja autotaksi dozvola. Mobilna aplikacija je preciznija od taksimetra, pokazuje cijenu vožnje unaprijed te spaja korisnika s najbližim vozilom, a to štedi vrijeme i novac. Neograničavanje broja autotaksi dozvola bi trebalo građanima omogućiti zaposlenje, a to znači normalan život, obitelj i ne odlazak u inozemstvo. Mislim da je vrijeme da prihvatimo 21.st. i promjene koje s njim dolaze.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mislav Havičić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon je odličan jer će omogućiti otvaranje novih poslovnih subjekata na području autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Krešimir Boršić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Poštovani, molimo vas da pripremiti zakon koji će maksimalno liberalizirati tržište taxi prijevoza. Obavljanje prijevoza nije nuklearna fizika. Vozačka dozvola B kategorije i uredno registrirano ispravno vozilo je sasvim dovoljno za obavljanje takve djelatnosti (uz naravno obrt ili firmu). Također, potrebno je ukinuti izdavanje dozvola i licenci za obavljanje taxi prijevoza od strane lokalnih vlasti. Ne vidim razliku između konobara ili vlasnika kafića koji želi svoju djelatnost obavljati u Zagrebu ili Splitu. Pojednostaviti što više zakon, angažiranje prijevoza kroz aplikacije je izvrsna stvar. Jednostavno, brzo i transparentno za korisnika. Što jednostavnije za pokretanje vlastitog obrta odnosno samozapošljavanje. Ukinuti svaku vrstu monopola i stečenog povlaštenog položaja. Mi smo turistička zemlja i strancima to također jako odgovara. Više taxi vozača manje gužve po gradovima, više parkirališnih mjesta, manje pijanaca za volanom. Hvala i pozdrav</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Slavko Krajnović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Vozačka dozvola i iskustvo u vožnji je dovoljno za normalni rad. Nema potrebe za licenciranjem koja pruža bespotrebnu birokraciju. Korisnicima treba pružiti mogućnost odabira između vožnje preko taksimetra ili aplikacije.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Filip Kavran</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer daje mogućnost izbora u taksi prijevozu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Saša Stanić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijevoz preko aplikacije i GPSa, liberalizaciju i modernizaciju. Klasičan taksi prijevoz i taksimetar su nefunkcionalni, te nema načina da se reguliraju glavni problemi takvog prijevoza. Također, podržavam i adekvatnu regulaciju Ubera i sličnih, te zaštitu radničkih prava vozačica i vozača koji rade za Uber i slične, s podugovornim tvrtkama.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Luka Petrić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakonski prijedlog jer se njime smanjuju barijere i ukidaju ograničenja za ulazak na tržište autotaksi prijevoza što bi trebalo dovesti do stvaranja novih radnih mjesta, povećanja kvalitete usluge i pada cijena za krajnje korisnike. Također, uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra uvodi mogućnost korištenja novih tehnologija temeljenih na satelitskim GPS sustavima kojima se omogućuje dodatna transparentnost i preciznost u korist krajnjeg korisnika. Možda najbitnije je da se za sve prisutne na tržištu postavljaju potpuno jednaki uvjeti poslovanja što svima omogućuje da se cijenama i kvalitetom izbore za svoju tržišnu poziciju.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Tina Kujundžić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam ovaj zakon jer omogućava liberalizaciju tržišta, mogućnost zapošljavanja za mnoge mlade ljude koji će ostati u Hrvatskoj te transparentnost i sigurnost!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Lucijana Marić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam ovaj nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu sto se tice liberalizacije usluga autotaksi prijevoza. Osim sto ce donjeti brojne dobre promjene gradanima RH, pozitivno ce utjecati i na ekonomiju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Maro Kristić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVATA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVATA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVATA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja</p> |

povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i

teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona. OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju

plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod

djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i finansijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznčkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim

autotaksi vozila, se obezvrđuje sama smisao licencije. Izdavalatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2. Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2. U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavalatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u

cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za



kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja

Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno. Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.“ PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela. PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj

profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licence za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna

primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**UDRUŽENJE OBRRTNIKA BRAČ  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU  
PRIMJEDBE I PRIJEDLOGE na Nacrt prijedloga Zakona  
o prijevozu u cestovnom prometu. U članku 4. st.1. t. 1.  
Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom  
prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza  
predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog  
prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom,  
ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili  
više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav  
prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno  
plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene  
taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim  
odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim  
uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana  
pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod  
vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza.  
PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za  
obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog  
odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1.  
Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju  
zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na  
raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX.,  
dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2.  
Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi  
o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja  
odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe  
izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene  
usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto  
tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine,  
odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom  
mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja  
pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela**

**Djelomično prihvaćen**  
U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza  
DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za  
vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i  
aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene  
prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije  
predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće  
Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim  
zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je  
donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i  
Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju  
sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje  
iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE  
PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke  
klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na  
osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti  
za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku  
4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza  
DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim  
u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju  
pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom  
prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle  
prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se  
briše riječ hotel iz definicije Članak 13. st.1. i st.2. –  
posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje  
koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti  
prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija  
vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4.  
prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog  
postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se  
zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje  
nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati  
izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet  
inspekcijskog nadzora. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje  
licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost  
za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police  
osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna

za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima

osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona. OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI

najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom

UČINAKA PROPISA Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznčkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na

„crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2. Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s



Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“

PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2. U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno

ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na

svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno. Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.“ PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela. PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na

raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolnog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog

monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasisi aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Duje Iliev**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Ovaj Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu je iskorak prema liberalizaciji tržišta usluga autotaksi prijevoza. Ovim se otvaraju nova radna mjesta za veliki broj ljudi kao i veći i bolji izbor za sve korisnike zbog nižih cijena usluge

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Krešimir Rogina</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju tržišta koju će donijeti ovaj novi zakon</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Boris Antolović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Tihana Bedeković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Smatram da bi donošenje ovog Zakona pozitivno utjecalo na stvaranje novih radnih mjesta te omogućilo ravnopravnu tržišnu utakmicu i mogućnost izbora krajnjih korisnika pri korištenju usluge.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Mario Hrelec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon će donijeti brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Tomislav Vulić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam donošenje novog zakona koji će pridonijeti liberalizaciji tržišta i novim mogućnostima zapošljavanja</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Luka Đurović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Donošenje ovog zakona bi bio korak u pravom smjeru jer bi on omogućio liberalizaciju tržišta te stoga rezultirao nižim cijenama usluga za krajnje korisnike.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Salona</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> <b>PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA OVO JE KATASTROFALAN PRIJEDLOG ZAKONA , PREDLOZEN OD JOS KATASTROFALNIJEG MINISTARSTVA KOJE JE NESPOSOBNO PROVODIT POSTOJECI ZAKON I</b></p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako</p> |

KOJE NE POSTIVA ODLUKE SUDOVA RH KAO STO I NE POSTIVA DIREKTIVE EU!!!, a ovakvim nacrtom zakona samo jos dalje pokazuju svoju nesposobnost i svoje "neznanje", pa tako jadni pogoduju prekrsiteljima zakona umjesto da ih sankcioniraju. Sramota hrvatskog naroda su pojedinci u MMPi-u. Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u

administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

**Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka**  
Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolnog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

**Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja**  
Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

**Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka**  
Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države.

**Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada**  
Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

**Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša**  
Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz.

**Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEK PODUZETNIŠTVA (MSP TEST)**  
Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo.

**Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE**  
Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o



|  |  |
|--|--|
| <p>usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu</p>   |  |
| <p><b>Mario Žanić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam zakon jer će donijeti brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Suzana Kirinić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dejan Perković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza. Zakon će donijeti brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom. Liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza u skladu je s preporukama Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), a prijedlog Zakona oslanja se na najbolje regulatorne prakse iz država EU-a.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Stjepan Lovrentjev</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu koji ide u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Matija Lovrentjev</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Napokon zakon o liberalizaciji taxi tržišta, u potpunosti podržavam.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Domagoj Ražov</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam liberalizaciju tržišta koja će omogućiti nova zapošljavanja ljudi</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Vlatka Slunjski Piskač</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Primjedbe na prijedlog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu 1. U Članku 7. Umjesto Stavka 1. koji glasi: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija.<br/> Predlažem: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač, uz redovitu svjedodžbu izdaje se i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač - provjerom znanja ili - ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. <b>Obrazloženje:</b> Profesionalni vozači u sve složenijim uvjetima rada moraju ostvarivati sigurniji, efikasniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz. Da bi to mogli, moraju steći i tijekom rada usavršavati svoja stručna znanja i kompetencije. Složenost poslova ( upravljanje vozilom, postupanje s putnicima i teretom, primjena ICT sustava, vođenje prijevozne dokumentacije, komunikacija s ovlaštenim osobama i korisnicima prijevoza na stranom jeziku...) svakako zahtijeva srednjoškolsku razinu obrazovanja, a ne samo tečaj ili samostalnu pripremu za provjeru znanja. Zbog toga je najracionalnije predvidjeti srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, a za sve osobe kojima bi zanimanje vozača bilo drugo zanimanje razumno je predvidjeti brži način tj. tečaj ili samostalno učenje stručnih sadržaja specifičnih za zanimanje vozača prije provjere znanja. U Članku 11. stavku 2. točka b) Na kraju dodati : „koji posjeduju pedagoške kompetencije“. <b>Obrazloženje:</b> Osobe koje podučavaju , osim stručnih znanja, moraju posjedovati i pedagoške kompetencije ( Za usporedbu i u auto-školi se traži isto).</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>                    |
| <p><b>Damir Lukačić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Donošenje ovog zakona će pomoći liberalizaciji tržišta što je izrazito dobra stvar</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Nikola Sarnavka</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Iz zakona treba brisati taksimetar kao mjerni uređaj, barem ovakav kakav se danas kod nas koristi, i koji god i kako god se uređaj za mjerenje dužine/cijene vožnje zvaao treba imati jedan osnovni uvjet, a to je prikaz raspona završne cijene za korisnika (+/- 10%) prije, odnosno kod samog kretanja. Taksimetri kakve danas poznajemo jesu u idealnim uvjetima (bez ilegalnog baždarenja) precizniji od računanja puta preko aplikacija za navigaciju, no korisnik vrlo lako može sam provjeriti dužinu puta preko vlastite aplikacije za navigaciju, dok kod taksimetra nema nikakvu mogućnost provjere točnosti baždarenja. Samim time veća preciznost taksimetra nikako ne garantira precizniji trošak puta ili poštenje cijele prijevozničke transakcije. Reći da aplikacija može birati nelogičan put je bespredmetna, jer se put uvijek može mijenjati uputama vozaču tijekom vožnje, a može se i naknadno provjeriti i reklamirati (nemoguće kod taksimetra jer je prosječnom korisniku nepoznat i neusporediv sustav funkcioniranja i točnost baždarenja taksimetra). Treba se osnovati centralni registar prijevoznika putnika i voditi po jedinicama lokalne samouprave. Takav registar treba uključivati sve oblike prijevoznika, uključujući i one preko aplikacija. Osnovna funkcija mora mu biti ograničavanje broja prijevoznika kako bi se mogao osigurati dobar odnos cijene i za korisnika i pružatelja usluge (održivost i prijevozničke profesije ali i broja putnika). Taj broj treba određivati jednadžba s redovito ažuriranim ulaznim parametrima (podložna rjeđim prilagodbama), a nikako samovolja lokalnih moćnika. Registar mora biti pretraživ i usporediv nacionalno da se spriječi da svi obavljaju prijevoz u pojedinim profitabilnijim područjima. Službeno registrirani taksi prijevoznici imaju i trebaju zadržati prednost pred drugim/sličnim oblicima prijevozničkih usluga korištenjem povlaštenih cestovnih ruta po gradovima, posebnih traka i posebne, brže prometne regulacije. I to je jedina "nagrada" koju trebaju imati jer su nešto uložili su u obrt i pretpostavimo stalniji i dugoročniji u svom poslu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijedrenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija</p> |
| <p><b>Maja Kurek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Ovaj zakon je dobar za okoliš jer će se ljudi manje morati koristiti privatnim automobilima.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

**Sandi Zajec**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Podržavam Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu jer donosi toliko nužne promjene u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza. Zakon će donijeti brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom te omogućiti lakše kretanje i veću mobilnost svih građana. Vrijeme je da i Hrvatska napokon prihvati principe slobodnog tržišta.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Mirko Zlikovski**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Ne podržavam ovaj prijedlog zakona i želim odgovoriti ovom kvazi prometnom stručnjaku Željku Marušiću. Sigurnost u prometu se ovim zakonom neće unaprijediti već unazaditi jer će se osobama kojima je taksi bio stalan posao zbog velike konkurencije smanjiti promet i morat će se preorijentirati na povremeno obavljanje taksi djelatnosti i naći neki drugi posao koji će im biti stalan, a oni koji već imaju stalan posao će moći povremeno taksirati. Kako mislite kontrolirati jesu li ti vozači umorni i jesu li koncentrirani na vožnju kad znamo da i po trenutnom zakonu taksisti budu premoreni, a kamoli neće biti premoreni ako rade 8-12 sati svaki dan pa idu taksirati. Ili vi možda mislite da su u Hrvatskoj plaće visoke i da teče med i mlijeko pa im se neće dati ići taksirati i dodatno zaraditi na Ultru u Splitu ili bilo koje veće događanje ili festival u Hrvatskoj. Ako mislite na sigurnost plaćanja, taksimetar i dalje ostaje tako da se ništa nije promijenilo već se je samo dodala jedna više opcija plaćanja putem aplikacije. A mene zanima da li će osoba koja je do sada vozila za Uber na Jadranu i davala 25-30% svoje zarade Uberu i dalje nastaviti raditi za Uber ili će ugraditi taksimetar, staviti tablu, platiti koncesiju 500 kn i uzimati 100% od zarade pa će prestati biti onaj dobri Uberovac i postati zločesti prevarant taksista?!? Kako mislite da će ovaj zakon unaprijediti turizam? Smanjenjem cijena? Cijene neće pasti (na Jadranu), jer ako se već 5 godina određena ruta vozi za 100 kuna neće ni ovi novi koji uđu na tržište rušiti cijenu sami sebi pa i taj Uber će ostavit istu cijenu, a takvi primjeri postoje na Jadranu i mogu vam ih predočiti. Niske cijene su u principu sinonim za osrednju kvalitetu što će značiti da mi želimo biti destinacija masovnog turizma sa niskim cijenama i osrednjom uslugom, ali da, to će nam unaprijediti turizam. Visoke cijene nisu problem za kvalitetu, već je problem veliko variranje cijena od taksista do taksista za istu rutu i zato se turisti mogu osjećati prevarenima, a ovim zakonom ministar kaže da će jedan od načina određivanja cijene biti to da će tržište određivati cijenu što znači da taksist može zaključiti da je njegova cijena od Poljuda do kolodvora 1000 kn i on će biti u pravu te se turisti neće smjeti osjećati prevarenima jer stoji u zakonu da on to može. Druga stvar, ovim zakonom osoba iz Požege može uzeti koncesiju za taksiranje u Splitu. Mislite li da ta osoba koja ne živi u Splitu i ne poznaje ga može pružiti turistu kvalitetnu uslugu. Za pretpostaviti je da ta osoba neće cijelo ljeto

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

taksirati u Splitu, već će doći na Ultru, spavati u autu, jesti u fast foodu i taksirati. Mislite li da takva osoba koja ne poznaje ulice, ne poznaje ljude, ne poznaje kolege, ne poznaje događanja u Splitu, ne poznaje hotele, ne poznaje restorane, ne poznaje klubove... skraćeno ne poznanje turističku ponudu Splita, a kamoli da turistu može pružiti neku njemu potrebnu informaciju. I to će nam unaprijediti turizam. Što se tiče ekologije, ako će ministar staviti da svi taksisti moraju voziti električne automobile i ako će instalirati punjače na svim benzinskim pumpama u Hrvatskoj onda će ovaj zakon pomoći ekologiji u suprotnom od ekologije nećemo vidjeti ni E. Tu pretpostavljam da se vodite onime što je ministar rekao da će tri osobe koje rade na istom mjestu novim zakonom više odlučivati na djeljenje troškova taksija umjesto da idu svojim autom, a mene zanima hoće li gospodin Butković kada mu prođe ovaj zakon dogovoriti se sa svojim kolegama Krstičevićem, Dalićkom, Kujundžićem pa podijeliti taksi i umjesto 4 službena vozila uzeti taksi i smanjiti troškove države, smanjiti promet u gradu i smanjiti zagađivanje okoliša. Normalno da neće. Pozitivan učinak ovog zakona na ekologiju će se moći mjeriti u promilima zbog samih ljudi koji nisu naučeni odlagati smeće kako treba, a kamoli svako jutro i popodne kad se vraćaju s posla gledati kolege. Na kraju krajeva u Zadru se za 30 kn može preći skoro cijeli grad pa ljudi opet nemaju tu praksu dijeljenja troškova taksija na putu do posla. Ovaj zakon ne podržava većina građana jer većina građana nema pojma što piše u njemu. Većina građana podržava Uber protiv taksista zbog seljačina u taksi službi i loših odluka grupe taksista za prosvjedovanjem u krivo vrijeme. A ovim zakonom će se smanjiti broj Uber vozača i povećati broj taksista tako da opet radite protiv volje građana. Jedino što smo mi normalni taksisti tražili od vlade je da legaliziraju Uber i stave ga u iste zakonske okvire u kojima smo i mi jer smo svjesni da je to planetarno poznata aplikacija koju koriste svi i ne želimo biti u zaostatku s vremenom, kao destinacija. Mišljenja sam da ne postoji nijedna strana, niti Uber, niti Cammeo, koja je utjecala na ministra i njegove ljude da napišu ovakav zakon, nego ste jednostavno nesposobni i nestručni pa ste uspijeli napisati ovakvu glupost od zakona, tu mislim i na Vas gospodine Marušiću. U isčekivanju pravilnika...

**Ivan Babić**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Zlatko Borko**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Jure Čutura**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Podržavam reformu autotaksi prijevoza ovim zakonom.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

|   |  |
|---|--|
| <p><b>stevo Đurašković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam reformu autotaksi prijevoza ovim zakonom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Zoran Mišković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer daje mogućnost izbora u taksi prijevozu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Hrvoje Đurasek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Prijedlog zakona je dobar jer daje jednake uvjete na tržištu autotaksi usluga svim prijevoznicima.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Igor Sabljo</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog zakona jer će više putnika u taksijima donijeti manje gužve na cestama i gradskim parkiralištima.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivan Smetko</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon je dobar jer su promjene u autotaksi prijevozu prava reforma kakvu smo očekivali.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Alen Kegljević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Liberalizacija tržišta je dobra stvar koja će potaknuti daljnje zapošljavanje ljudi. GPS je precizniji od taksimetra a kroz aplikacije korisnici mogu vidjeti podatke o svom vozaču te pruža veću dozu sigurnosti. Ljudima treba ostaviti mogućnost izbora na koji način žele doći od točke a do točke b</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Krešimir Babec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Uvođenje aplikacije za autotaksi prijevoz je odlična ideja jer će to olakšati posao prijevoznicima i dati bolju uslugu putnicima.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Josip Filić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer će stimulirati potrošnju putem većeg korištenja autotaksi usluga, što će koristiti cijelom gospodarstvu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Josip Zebec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon je odličan jer će omogućiti otvaranje novih poslovnih subjekata na području autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog -"povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza),</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje</p> |

pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. •Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. •Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj

poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVACA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVACA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVACA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVACA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVACA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVACA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVACA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – opis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVACA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE



sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 •Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ •Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ •Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način

PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijских tijela.

**Monika Žganec**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Članak 7. (1) Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija  
Prijedlog: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač, uz redovitu svjedodžbu izdaje se i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač - provjerom znanja ili - ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija  
Vozači motornih vozila imaju pred sobom sve zahtjevnije zadatke, a da bi ih uspješno savladali moraju usvojiti znanja i vještine u različitim područjima. Sudjelovanjem u tehnološkom procesu prijevoza putnika i tereta vozač mora znati komunicirati sa putnicima i klijentima, pregledati vozilo i detektirati neispravnosti, obaviti manje popravke, preuzeti, ovjeriti i popuniti prijevoznu dokumentaciju, učvrstiti i pravilno složiti teret u teretni prostor, komunicirati pomoću suvremenih tehnologija, poznavati suvremene sustave u vozilu i na kraju upravljati vozilom. Prijedlogom novog zakona vozač može biti svaka osoba koja ima godine, položenu vozačku kategoriju i početne kvalifikacije bez obzira da li ima završenu srednju školu ili ne što je nedopustivo. Odgovornost vozača osobito u prijevozu putnika je izuzetno velika. Ovim prijedlogom Zakona sigurno se neće postići ciljevi koji su navedeni: uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača (jer ih po prijedlogu zakona mogu osposobljavati osobe bez položenih pedagoških kompetencija), poboljšanje stručnih znanja i kompetencija (svođenjem obrazovanja na svega 140 sati??), te očekivanja kvalitetnije i sigurnije usluge koje neće moći pružiti neadekvatno pripremljeni kadrovi. U Članku 11. stavku 2. točka b) na kraju dodati : „koji posjeduju pedagoške kompetencije“. Obrazloženje: Osobe koje podučavaju , osim stručnih znanja, moraju posjedovati i pedagoške kompetencije.

**Klara Kiška**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu.

**Prihvaćen**

Prihvaćeno

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza  
DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem  
DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza  
DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju

Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed

pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama

postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da

lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo na tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže

brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela....

**GEN d.o.o.**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Taximetar kao mjerni uređaj podržavaju samo taxisti koji varaju državu tj. izbjegavaju izdavanje računa, dok varijanta aplikacije automatski izdaje račun i šalje korisniku na njegovu adresu a da ne spominjem super prednosti poput naplate otkazane vožnje i sl. Zakon bi se trebao ugledati na sve povlastice koje Uber pruža svojim partnerima te osnovati neki fond koji će pokrivati takve povlastice i svima dobro.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

Zoran Vukasović

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Prijedlog novog zakona ne rješava nijedno od gorućih pitanja zbog kojih se je i krenulo u izmjene postojećeg zakona. 1. I dalje će za Uber moći voziti bilo tko jer Uber ne kontrolira tko vozi nego samo znaju koji je mobitel aktivan. Da li auto vozi njihov stvarni partner-vozač ili neka druga osoba koja je posudila mobitel da bi radila na crno, to Uber ne zna i ne zanima ih. A ni inspekcija ne može to kontrolirati jer su im auti neoznačeni. 2. Naplata prijevoza preko aplikacije je nelogična. Svaka aplikacija obračunava drugačiju rutu (isprobajte: viamichelin, hak karte, google maps...) i svaka onda ima drugačiju kilometražu između dvije točke ako nije baš direktna linija pa onda i drugačiju cijenu prijevoza. Indikativno je da se se Uberove rute koje se mogu naći na internetu (snimke zaslona mobitela) baš nikada ne podudaraju sa najkraćim mogućim putem između dvije lokacije pa je time i cijena prijevoza nepotrebno veća a put vremenski dulji, pogotovo kod Uberovih vozača bez iskustva koji voze isključivo po navigaciji. Linkovi sa dokazima: [https://oldwww.bug.hr/\\_cache/3a2154216c7873744d6eb1e7f034a235.7efc9c70a78b26ec85086af1af168cf1.jpg](https://oldwww.bug.hr/_cache/3a2154216c7873744d6eb1e7f034a235.7efc9c70a78b26ec85086af1af168cf1.jpg) najkraći put od Ogrizovićeve do Prisavlja nikako ne može biti ovom rutom, a naplata se kod Ubera vrši po ruti sa slike. <http://val202.rtvsllo.si/wp-content/uploads/2016/02/Uber-637x360.jpg> najkraći put od Petrinjske do Savske ne može nikako biti preko Hebrangove. <http://www.telegram.hr/wp-content/uploads/2015/10/rn.png> od Podaupskog do Remetinečke je 7,5 km najkraćom rutom a ne 10 km kao na Uberovoj aplikaciji. 3. Postojeći Zakon o radu mobilnih radnika propisuje i ograničava radno vrijeme vozača. Po njemu, nije moguće da osoba koja je zaposlena kao vozač, nakon svog radnog vremena i dalje vozi u javnom prijevozu. To se odnosi na sve osobe čije je radno mjesto vozač, bez obzira gdje su zaposlene. Čak i ako voze običan putnički auto u nekom Ministarstvu, i na njih se odnose zakonske odredbe o radu mobilnih radnika. Ako dobro tumačim Ustav RH, člankom 14 su zajamčeni jednaka prava i slobode svima, bez obzira na naobrazbu. Po novom prijedlogu zakona je moguće da poštar, pravnik ili službenik smiju osnovati firmu za javni prijevoz, da dobiju dozvole i obavljaju javni prijevoz nakon svog redovnog posla i time ostvaruju dodatnu zaradu, a da je to isto zakonom zabranjeno svim vozačima, posebno KV vozačima. Smatram da je nemoguće da je jedino KV vozačima zakonom zabranjeno da voze za Uber nakon svog radnog vremena a svima drugima da je to dozvoljeno. To ne može i ne smije biti omogućeno.

Primljeno na znanje

Primljeno na znanje



Zoran Vukasović

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

**ZAPOŠLJAVANJE I DOZVOLE** Zapošljavanje iluzorno je očekivati povećanje broja zaposlenih liberalizacijom prijevoza. Uber se hvali da za njih radi 1500 ljudi a od tog broja ih nema ni 100 koji su stvarno prijavljeni na mirovinsko i zdravstveno osiguranje. Ostali, velika većina njih, radi na crno i za to plaćaju proviziju firmama-partnerima Ubera. Niti je Uber sada povećao broj zaposlenih niti će to biti ubuduće. Jedino što su postigli je golemo povećanje broja osoba koje rade fuš (rade u neprijavljenim prostorima, bez kvalifikacije i bez plaćanja davanja) što nikako ne doprinosi ni ekonomiji niti povećava broj zaposlenih. Nikakvo povećanje broja zaposlenih se neće dogoditi. Čak štoviše, svakih 3 ili 4 novih vozača Ubera koji rade u fušu znači jedan redovno zaposleni manje i jedan više na zavodu za zapošljavanje. Dozvole Postoji jako dobar razlog zašto lokalne uprave izdaju dozvole i zašto im ograničavaju broj. Postavit ću primjer. Grad Jastrebarsko sada nema taksi službu. Ako gradska uprava odluči da je uspostavi, raspisat će javni naječaj i izdati ograničeni broj dozvola osobama koje stanuju na području Jastrebarskog jer time doprinose zapošljavanju na svom području, punjenju gradskog proračuna od tako zaposlenih ljudi, a vozači će poznati ljude i ceste za bolje poslovanje. Takav taksi iz Jastrebarskog smije voziti putnika u Zagreb ali ne smije u Zagrebu obavljati javni prijevoz jer nema dozvolu za to. Tako je po sadašnjem zakonu i tako treba i ostati. Jer poanta izdavanja dozvole je da se taj taksi prazan vrati natrag u Jastrebarsko i da obavlja javni prijevoz u Jastrebarskom, a ne u Zagrebu. Ako taj taksi ostane u Zagrebu i tamo radi (jer u Zagrebu ima više posla) onda se gubi smisao javnog prijevoza jer ga u Jastrebarskom neće biti, jer po novom prijedlogu zakona svaki taksi smije raditi i u Zagrebu. Upravo da se to izbjegne postoje dozvole, da bi lokalna zajednica imala mogućnost taksi prijevoza a vi to novim prijedlogom zakona banalizirate. Zašto bi taksi iz Siska, Kutine, Krapine ili Karlovca stajao u svom gradu i čekao vožnju kad može uzeti dozvolu za Zagreb i tamo zarađivati više ako mu je to omogućeno zakonom? I drugi važan razlog. Taksi dozvole su izdavane osobama kojima je to bio svakodnevni posao, egzistencija. Oni nemaju druge mogućnosti nego da svaki dan rade taj posao da bi sebi osigurali preživljavanje. Ako počnete izdavati dozvole svima, redovni taksi ne može konkurirati cijenom osobama koje voze usput, u fušu, nakon svog redovnog posla na kojem zarađuju svoju plaću. Dosadašnja praksa je pokazala da država ne može kontrolirati takav rad na crno, prvenstveno jer Uberovi auti nisu imali nikakve oznake, u svojim privatnim prostorima (privatnom autu) su obavljali javnu uslugu, što je svima drugima zabranjeno. Na isti način bi bilo suludo da grad Jastrebarsko izda koncesiju za taksi prijevoz Uberu za kojeg bi onda radili studenti jer je njima svaka zarada dobra. Jer onda javni prijevoz neće biti dostupan u vrijeme ispitnih rokova i praznika, kada studenti uče ili odlaze kući na praznike. Ne može se izglasati zakon po kojem bi redovna taksi služba bila samo dopuna Uberu, koja bi radila samo onda kada Uber ne želi ili ne može. Ne možete amaterizirati vožnju automobila u javnom prijevozu i dijeliti dozvole svima tko god ih zatraži. Uzrokovat ćete kaos.

Primljeno na znanje

Primljeno na znanje

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>       | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Goran Brlečić</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mario Brozinčević</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Branko Buljan</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Veljko Grujić</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Nikola Dančulović</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Eduard Čokljat</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>    | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Željko Gojavić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivan Kračun</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Liberalizacija taksi prijevoza svakako je dobrodošla. Ne treba ograničavati broj licenciranih vozača ali treba uvesti strožija pravila za dobivanje licence. Jedno od njih svakako bi bilo starost vozila, a ne da taksi bude 15 godina staro i zahrđalo vozilo koje nema klimu ni grijanje pa je zimi hladno, a ljeti je vruće. Svaki putnik u vozilu mora imati zračni jastuk, a vozilo mora imati najviše ocjene po EURONCAP sustavu sigurnosti putnika. Da, takva vozila koštaju više, ali je to potrebno iz razloga što svaki putnik stavlja svoj život u ruke i sigurnost vozila. Vozilo ne bi smjelo biti starije od 7 godina. Također treba uvesti i neko pravilo o volumenu vozila. Ne može biti da taksi prijevoz obavljaju i renault Clio (koje je malo gradsko vozilo u kojem samo suvozač ima dovoljno prostora) i Mercedes S klase kao jedno od najboljih i najvećih i najsigurnijih vozila. Uvesti neki minimalni standard da svaki putnik zna što može očekivati kada naruči taksi vozilo.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Tomislav Šore</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Snježana Špernoga</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, jer otvara tržište usluga autotaksi prijevoza. Također, omogućuje korisnicima veću kvalitetu usluge i niže cijene. Zakon će utjecati i na otvaranje novih radnih mjesta.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Tomislav Lukačević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju tržišta. Uvođenje GPS-a je opravdano tehničkim razlozima jer je apsolutno jasno da je GPS bolji mjerni instrument od taksimetra. Nova zaposlenja koji će ovaj zakon donijeti na hrvatsko tržište rada će pomoći apsolutno svima.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Bruno Haramina</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Udruženje obrtnika otoka Krka</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> UVODNE PRIMJEDBE na obrazac prethodne procjene učinaka propisa na nacrt Zakona o prijevozu u cestovnom prometu od 13. studenog 2017. godine: Kao strukovna udruga iz prijevozne industrije ovog Udruženja držimo kako su i do sada, temeljem odredbi važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN82/13), u dijelu obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza, predviđena zakonska rješenja pružala i osiguravala zadovoljavajući pravni okvir poslovanja autotaksi prijevoznika. Dakle u pogledu postojećeg stanja ne radi se o nedostatku odgovarajuće pravne regulative za obavljanje navedene vrste/oblika prijevoza, već su problemi nastajali u dijelu primjene/provedbe propisa u stvarnom životu, posebno provođenja kvalitetnog/efikasnog obavljanja nadzora i provođenja sankcija za utvrđena protupravna ponašanja kod obavljanja autotaksi djelatnosti, što se samim donošenjem novog propisa/zakona neće riješiti, na što ovdje posebno skrećemo pozornost Predlagatelju. Samo donošenje novog propisa neće riješiti probleme koji su evidentni u svakodnevnoj praksi. Sa stajališta pravnoga okvira tržište cestovnog prijevoza putnika u vidu obavljanja autotaksi djelatnosti i danas je kvalitetno uređeno, različitosti između određenih uvjeta obavljanja te djelatnosti na područjima različitih jedinica lokalne samouprave životno su opravdane i neminovne radi različitih stvarnih uvjeta života među pojedinim JLS, a navedena "potreba za unapređenjem sustava strukovne osposobljenosti profesionalnih vozača" temeljem odredbi novog prijedloga Zakona, neće se ostvariti, već će se temeljem prijedloga novoga propisa postići u cijelosti oprečan efekt. Eventualnim prihvaćanjem prijedloga ukidanja obveze polaganja ispita za vozača autotaksi vozila o osnovnim kulturnim, gospodarskim, turističkim i drugim znamenitostima i značajima svakog pojedinog područja, kao što to predlaže Predlagatelj novog Zakona, dovesti će neminovno do urušavanja kvalitete pružanja usluge prijevoza putnika autotaksija. Ukidanje se ne može smatrati ciljanim stručnim osposobljavanjem vozača, poboljšavanjem stručnih znanja i kompetencija profesionalnih autotaksi vozača, već upravo suprotnim. O eventualnom prihvaćanju prijedloga Predlagatelja novog</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), te će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšavanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.</p> |

propisa o: "vozačima koji bi pružali javnu uslugu prijevoza putnika putem aplikacija", ovdje nećemo ni govoriti, s obzirom na činjenicu da se isti i ne mogu smatrati profesionalnim vozačima, te da nema spomena o stručnim znanjima i kompetencijama istih, već se radi o nestručnim pojedincima. Ukidanje ovlasti jedinicama lokalne samouprave u RH, da svojim propisom mogu utvrditi organizaciju obavljanja autotaksi prijevoza te druge uvjete koji se odnose na izgled i opremu vozila, da mogu utvrditi mjerila na temelju kojih će odrediti broj autotaksi prijevoznika i/ili vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz na njihovom području, kao što je to sada, te ostavljanje mogućnosti JLS da jedino mogu donijeti tehnički: "propis kojim utvrđuju autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola", uz unaprijed eksplicitno Zakonom određen modalitet/cijenu određivanja navedene naknade, ne može se smatrati: "davanjem kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području", već upravo suprotno, oduzimanjem svih postojećih ovlasti JLS osim minornih tehničkih određenja navedenih prijedlogom propisa Predlagatelja, barem u pogledu obavljanja autotaksi djelatnosti. Držimo kako ni jedan Predlagatelj propisa iz Zagreba objektivno ne može bolje poznavati, stvarno stanje i stvarne potrebe i organizacijske i druge, u pogledu pojedinih oblika javnoga prijevoza putnika, pa tako i autotaksi prijevoza, na području svake pojedine jedinice lokalne samouprave od same te JLS. Pozivamo Predlagatelja da ostavi mogućnost jedinicama lokalne samouprave za međusobnim uređenjem i sklapanjem sporazuma/ugovora o javnim uslugama prijevoza u pojedinim oblicima unutarnjeg cestovnog prometa putnika na i sa svojih područja, u skladu s odredbama Zakona. "Olakšan pristup na prijevozno tržište" i time "poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja" putem namjeravane mogućnosti uvođenja obavljanja autotaksi djelatnosti "putem elektroničke aplikacije -(UBER)" na način kao što to ciljano predlaže predlagatelj propisa, ne može se smatrati povećanjem sigurnosti komercijalnog prijevoza putnika i povećanjem sigurnosti cestovnog prometa općenito. Autotaksi prijevoz putnika neće biti, niti može biti, niti sigurniji, niti kvalitetniji, a niti ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika zbog eventualne mogućnosti dozvoljavanja Uber taxija. Ostaje cijeli niz otvorenih ozbiljnih pitanja i sumnji u stručnu osposobljenost i kompetencije Uber vozača, sigurnost i ispravnost Uber vozila i s time direktno u vezi sigurnosti putnika u tim vozilima i sigurnosti cestovnog prometa u opće – svih ostalih sudionika u prometu. Pozivamo predlagatelja i apeliramo da u cilju ostvarivanja očekivanog ishoda promjena koje se namjeravaju postići novim Zakonom, sagledavši sve aspekte i rizike koje Uber taxi donosi i predstavlja, o eventualnoj mogućnosti uvođenja te novine javnog oblika prijevoza putnika, odluči, prvenstveno vodeći računa o sigurnosti građana. U pogledu utvrđivanja gospodarskih učinaka prijedloga novoga Zakona, skrećemo pozornost Predlagatelju kako je pogrešna i neistinita tvrdnja i ocjena Predlagatelja, kako ne postoji djelovanje na imovinska prava gospodarskih subjekata kao mjerilo učinka iz točke 5. Utvrđivanje izravnih učinaka i adresata, podtočke 5.1 Utvrđivanje gospodarskih učinaka - 5.1.13., Obrasca prethodne procjene učinaka propisa na nacrt Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Poduzetnici iz područja cestovnog prijevoza putnika kao pružatelji uslužne djelatnosti u sektoru cestovnog prometa, posebno mikro i mali

poduzetnici, autotaksi prijevoznici i njihove obitelji, direktno su pogođeni eventualnom mogućnošću uvođenja/legalizacije Ubera u RH. Uz navedeno, predloženim izmjenama Zakona i predviđanjem mogućnosti: "dobivanja dozvole više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" na način kako to čini predlagatelj – samo uz ispunjavanje jednog uvjeta posjedovanje važeće licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika (bez postojanja instituta: "izvoda iz licencije" za svako pojedino legalno autotaksi vozilo), ostvaruje se veliki izravan negativan gospodarski učinak na sve mikro i male poduzetnike autotaksi prijevoznike i njihove obitelji uz direktno i izravno pogodovanje velikim poduzetnicima – primjerice "Taxi Camme-u". Iskustvo nam neupitno govori kako na području hrvatskog Jadrana, posebno na otocima, obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo je sezonskog karaktera i jedino je razdoblje u godini kada se radi i privređuje. Tijekom zimskih mjeseci uslijed zatvorenosti sredine, posla za autotaksi prijevoznike nema ili je neznatan, stoga je razdoblje ljeta egzistencijalno važno za osiguranje minimuma opstanka životne egzistencije mikro i malih poduzetnika autotaksi prijevoznika i njihovih obitelji. Ostvarivanjem "liberalizacije" autotaksi prijevoza putnika na način i u obliku kako je predlagatelj predvidio prijedlogom novoga Zakona, izravno se pogoduje velikim autotaksi prijevoznicima i otvara se zakonska mogućnost da isti očekivano tijekom ljetnih mjeseci, uslijed smanjivanja obujma prijevozničkog posla u velikim sredinama/gradovima u kojima inače domicilno posluju zbog migracije gradskoga stanovništva na korištenje godišnjih odmora na moru, dođu i "odrade posao na moru", te se potom na jesen vrate natrag u svoje domicilne sredine, što mikro i mali autotaksi prijevoznici neće niti moći niti će napraviti i čime će biti izravno negativno gospodarski pogođeni do razine opstanka i gubitka svojih radnih mjesta. Neupitna je neravnopravnost "velikih i malih" autotaksi prijevoznika koju otvara prijedlog novog Zakona. Za mikro i male autotaksi prijevoznike sa područja otoka hrvatskog Jadrana prijedlog Zakona i predložena liberalizacija je egzistencijalna prepreka i stvaran diskriminirajući uvjet na i ovako ograničenom tržištu i u pogledu veličine istog kao i trajanja gospodarske aktivnosti navedenih prijevoznika. Dolaskom "novih sezonskih taksista" neće se osigurati kvalitetniji protok ljudi i željeni efikasniji prometni sustav u cjelini, niti će se dolaskom novih vozila na ionako pretrpanim prometnicama ostvariti dodatna sigurnost u sektoru cestovnog prometa. Jedino što se ovim prijedlogom može realno očekivati je ozbiljna ugroza životne egzistencije mikro i malih autotaksi prijevoznika – posebno na otocima. U pogledu utvrđivanja socijalnih učinaka predlagatelj pogrešno utvrđuje kako istih nema – ne postoje. Uslijed svih navedenih opisanih okolnosti i realnih pretpostavki, demografski trend dugoročno gledano, uz eventualno prihvaćanje prijedloga Zakona, može biti samo negativan za domicilne mikro i male autotaksi prijevoznike i članove njihovih obitelji, jer se ovime samo potiče njihovo iseljavanje i ugrožavanje njihovih životnih prava i egzistencije uopće. Predlažemo da zakonodavac i o narečenome vodi računa kod donošenja konačne odluke o eventualnom prihvaćanju teksta i sadržaja prijedloga Zakona u smislu adekvatne zaštite osjetljive skupine mikro i malih autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji, u svim malim sredinama u Hrvatskoj a posebno na hrvatskim otocima.

Uvjereni smo da ukoliko predlagatelj popusti pritiscima da se licenciraju novi prijevoznici i novi kapaciteti za obavljanje autotaksi prijevoza, veći broj prijevoznika i preveliki kapaciteti dovesti će neminovno do pojave nelojalne konkurencije, obaranja cijena, što će pojedinim mikro i malim autotaksi prijevoznicima otežati i/ ili onemogućiti daljnje obavljanje te djelatnosti. Predlagatelj propisa netočno i neistinito navodi u točki 6. (6.1. i 6.3) Obrasca prethodne procjene učinka propisa na nacrt Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kako propis (Prijedlog Zakona) neće imati učinke na određeni broj malih i srednjih poduzetnika kroz administrativne troškove provedbe postupka ukoliko se za poduzetnika propisuju jednokratne ili periodične administrativne obveze a koje bi značile troška vremena za obavljanje pojedinih administrativnih radnji za ispunjavanje propisanih zahtjeva, plaćanje naknada i davanja, kao i da li propis uvodi naknade i davanja koje će imati učinke na financijske rezultate poslovanja poduzetnika te da li postoji trošak prilagodbe zbog primjene propisa, jer je na oba ova pitanja odgovor pozitivan. Važeći Zakon u članku 56. st. 4. određuje: (4) Na području jedinice lokalne samouprave u kojoj se ne izdaju dozvole, autotaksi prijevoz se obavlja na temelju licencije za obavljanje autotaksi prijevoza, sukladno odredbama ovoga Zakona. Temeljem navedenog razvidno je da u Hrvatskoj nije u svim JLS obavljanje autotaksi prijevoza regulirano kroz institut dozvole. Prijedlog novog zakona tu mogućnost ukida i nameće obvezu bez iznimke JLS da na svojem području za obavljanje autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu izdaju dozvole za autotaksi prijevoz. Dakle sada će sve JLS u RH bez iznimke i one koje to do sada nisu, morati imati ekipirana "nadležna tijela" za izdavanje dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na području koje i sa područja koje se autotaksi prijevoz obavlja. Uz to JLS moraju osigurati uvjete za mjesečno izračunavanje i određivanje službenog podatka za određivanje visine: "Naknade za izdavanje dozvole koja ne može biti viša od jedne desetine prosječne mjesečne isplaćene neto plaće u pravnim osobama u jedinici lokalne samouprave za posljednji mjesec za kojeg su objavljeni podaci, a koji prethodi podnošenju zahtjeva za izdavanje dozvole". Tako će svi autotaksi prijevoznici morati ishodovati dozvole kod svih onih JLS na području kojih imaju namjeru obavljati svoju registriranu djelatnost, što će dakako iziskivati dodatne nove administrativne troškove autotaksi prijevoznicima za svaku zatraženu pojedinu dozvolu, što će imati učinak na financijske rezultate poslovanja svakog poduzetnika ponaosob. Kao primjer, u prilog iskazanoj tvrdnji, navodimo iskustvo s otoka Krka, gdje su do sada svi autotaksi prijevoznici kod Jedinственog upravnog odjela Grada Krka ishodovali jednu dozvolu za obavljanje svoje registrirane djelatnosti na području cijelog otoka, na teritoriju svih sedam jedinica lokalne samouprave otoka Krka, temeljem odgovarajuće zajedničke odluke svih sedam JLS koja je to predviđala i određivala, dok će u slučaju eventualnog prihvaćanja novog prijedloga Zakona, autotaksi prijevoznici na području otoka Krka morati zatražiti sedam takvih dozvola i podmiriti naravno sedam naknada u predviđenom iznosu, da bi mogli i nadalje obavljati svoju registriranu djelatnost na području cijeloga otoka kako su to činili do sada. Dakle predviđa se šesterostruki veći novi administrativni trošak za autotaksi prijevoznike otoka Krka. To je stvarno stanje i to su stvarni problemi u životu autotaksi prijevoznika kao oblika javnog prijevoza putnika u RH danas. Kao strukovna udruga pozdravljamo

inicijativu i iskazano htjenje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za intenzivnijem povezivanjem sa strukovnim udrugama prijevoznika i suradnju sa JLS i županijama i pozivamo Ministarstvo da iskazana nakana ne bude samo prazna forma, te da stoga pomno razmotri i uvaži iznijete stavove, primjedbe i prijedloge struke članova ovog Udruženja. Kao strukovna udruga pozdravljamo inicijativu i iskazano htjenje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za osiguranjem i definiranjem pojmova i izraza na nedvosmislen i jasan način svih tehničko-tehnoloških pitanja iz djelatnosti autotaksi prijevoza podzakonskim propisima za izvršenje ovoga Zakona (Pravilnicima) kao i osiguravanje jednakih uvjeta za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza za sve gospodarske subjekte na način kojim se jamči maksimalna sigurnost putnika kao i redovitost obavljanja prijevoza.

#### **Udruženje obrtnika otoka Krka**

#### **JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

**PRIJEDLOZI IZMJENA** Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu: Članak 4. (1) U smislu ovoga Zakona, pojedini pojmovi imaju slijedeće značenje: 1. »autotaksi prijevoz« je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljani prijevoz određene taksimetrom putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza, Riječi: "putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem" brišu se. Riječi: "putem elektroničke aplikacije" brišu se. 47. »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika, Riječi: "hotela odnosno" brišu se. Članak 14. (4) Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta. osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. Riječi: "osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza" brišu se. (OBRAZLOŽENJE: Držimo da vozila autotaksi prijevoza trebaju biti evidentirana jednako kao i sva druga vozila koja obavljaju javni prijevoz u unutarnjem prijevozu putnika.) Članak 23. (2) Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. Riječi: "Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava

#### **Djelomično prihvaćen**

Odbijeno Članak 4. (1) - uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Odbijeno Članak 4. (47) - ne postoji razlog da se briše određenje "hotela odnosno" iz definicije Prihvaćeno Članak 14. (4) Odbijeno Članak 23. (2) - za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Prihvaćeno Članak 23. (8) Odbijeno Članak 24. (1) - ne postoji razlog za brisanje određenja "osim za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz." Odbijeno Članak 48. (1) - autotaksi prijevoz obavlja se na području lokalne samouprave odnosno grada Zagreba za koju prijevoznik ima dozvolu Odbijeno Članak 49a.st 1. i 2.- Zakonom nije predviđeno dodavanje navedenih stavaka jer se isti smatraju nepotrebnim



propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije." brišu se (OBRAZLOŽENJE: Stajalište ove Sekcije je da svako vozilo za obavljanje autotaksi prijevoza moraju biti evidentirano i posjedovati valjan izvod iz licencije, kao što je to regulirano važećim Zakonom.) (8) Izvornik licencije nalazi se u sjedištu domaćeg prijevoznika. 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 za međunarodni prijevoz. Vozač autotaksi prijevoznika dužan je u vozilu imati presliku licencije za obavljanje autotaksi prijevoza. Riječi: "Vozač autotaksi prijevoznika dužan je u vozilu imati presliku licencije za obavljanje autotaksi prijevoza." brišu se. Članak 24. (1) Danom dostave licencije domaći prijevoznik može započeti obavljati one vrste prijevoza putnika ili tereta koji su navedeni u licenciji, a danom dostave izvoda iz licencije domaći prijevoznik može započeti obavljati prijevoz onim vozilom na koje izvod iz licencije glasi. osim za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Riječi: "osim za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz." brišu se. Članak 48. (1) Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na području i sa područja one jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba od koje prijevoznik ima dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima. Dodaje se stavak dva koji glasi: (2) Jedinice lokalne samouprave mogu posebnim propisom utvrditi pod kojim uvjetima je autotaksi prijevoz dozvoljen prijevoznicima sa sjedištem/prebivalištem izvan područja te jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba. Dodaje se članak 49a koji glasi: Ispit za vozača autotaksi vozila Članak 49a. (1) Vozač autotaksi vozila mora imati položen ispit o poznavanju osnovnih podataka o kulturnim, gospodarskim, turističkim, prometnim i drugim značajnim objektima i znamenitostima na području na kojem obavlja prijevoz. (2) Nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba, propisuje program ispita i način provjere znanja za sve autotaksi prijevoznike koji obavljaju prijevoz na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba.

**Josip Hadaš**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Neka putnici sami odluče hoće li prijevoznika koji koristi taksimetar ili aplikaciju, mislim da je to najpravednije.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Josip Hadaš**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Podržavam zakon jer će stimulirati potrošnju putem većeg korištenja autotaksi usluga, što će koristiti cijelom gospodarstvu. Uvođenje aplikacije za autotaksi prijevoz je dobar korak u pravom smjeru i donijet će korisnicima autotaksi prijevoza veći izbor na tržištu.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Teo Ciprijan</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>    | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Željko Dir</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>      | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Željko Franić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dragutin Berdik</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Andrija Glavinić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon je dobar jer su promjene u autotaksi prijevozu prava reforma kakvu smo očekivali.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Vinko Ćorić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Anes Avdić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Uvođenje aplikacije za autotaksi prijevoz je dobar korak u pravom smjeru i donijet će korisnicima autotaksi prijevoza veći izbor na tržištu.</p>           | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Antonio Karačić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Bilo je krajnje vrijeme da se uvede elektronička aplikacija u autotaksi prijevozu, trebamo držati korak s vremenom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Antonio Raguž</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Aplikacija je odlično rješenje jer putnici i vozači taksija ne moraju imati gotovinu kod sebe.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Darko Fiolić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ante Jambrović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Oslobodite nas molim vas više od ljenih povlaštenih i apsolutno bezobraznih taksista koji svojim monopolom mogu priuštiti sebi da odrade dvije vožnje dnevno a ostatak dana igraju šah! Liberalizirajte tržište, dajte da je taksij prijevoz dostupan svima a ne samo imućnijima, oslobodite grad i parkirna mjesta, učinite napokon nešto za nas, građane.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Božo Bagović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U redu je da svaki prijevoznik može sam izabrati hoće li koristiti taksimetar ili aplikaciju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Cvijeto Zglav</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Neka putnici sami odluče hoće li prijevoznika koji koristi taksimetar ili aplikaciju, mislim da je to najpravednije.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Daniela Fiorenini</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Meho Harambašić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Nedeljko Prelog</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Slažem se sa liberalizacijom tržišta koja će omogućiti zapošljavanje novih ljudi i smanjiti nepotrebnu birokraciju</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Nikola Biondić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Slažem se s liberalizacijom tržišta i svakom promjenom koja će doprinijeti zapošljavanju ljudi i nižim cijenama prijevoza. Liberalizacija je jedini pravi put, neka tržište odredi što mu treba i po kojoj cijeni.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Michael Stepanić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Čini mi se da ste prijedlogom novog zakona zaboravili regulirati povremeni (nelinijski) međunarodni prijevoz u slučaju prijevoza osobnim vozilom ili kombijem. Naime, interesira me kako pravno regulirati slučaj prijevoza npr. Od nekog hotela u Zagrebu do zračne luke u Budimpešti. Ili slučaj prijevoza kombijem 8+1 iz Venecije do Budimpešte sa zaustavljanjem u Zagrebu (tj. s tranzitom kroz Hrvatsku).</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - u vašem primjeru radi se isključivo o povremenom prijevozu. A međunarodni prijevoz putnika može se obavljati isključivo autobusima.</p> |
| <p><b>Željko Krznarić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu koji vodi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Damir Horvatin</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U potpunosti podržavam zakon. On će omogućiti dodatna zapošljavanja ljudi.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dario Bajat</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer će donijeti veće mogućnosti zapošljavanja za ljude koji voze autotaksi.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Hrvoje Čikor</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam ovaj zakon u dijelu koji se odnosi na autotaksi prijevoz.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ilija Galinović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam reformu autotaksi prijevoza ovim zakonom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivan Knego</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer daje mogućnost izbora u taksi prijevozu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Alan Hinić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Livio Kurbelašvili</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Prijedlog zakona je dobar jer daje jednake uvjete na tržištu autotaksi usluga svim prijevoznicima.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Krešimir Bevanda</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam donošenje zakona.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Mario Lale</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog zakona jer će više putnika u taksijima donijeti manje gužve na cestama i gradskim parkiralištima.</p>                             | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Marko Beletić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon je dobar jer su promjene u autotaksi prijevozu prava reforma kakvu smo očekivali.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Zvonimir Matković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon je odličan jer će omogućiti otvaranje novih poslovnih subjekata na području autotaksi prijevoza.</p>                                     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivica Hlač</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Toni Burić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer će stimulirati potrošnju putem većeg korištenja autotaksi usluga, što će koristiti cijelom gospodarstvu.</p>                      | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Biljana Karanović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam Zakon jer omogućuje jednake mogućnosti za sve sudionike na tržištu autotaksi prijevoza. Ograničenje taksi dozvola koči tržište i stvara monopole, a činjenica je da postoji potreba za taksijima i za prijevozom. Moja primjedba se odnosi na predloženu mobilnu aplikaciju kao mjerodavni instrument izračuna cijene. Dokazano je da je taksimetar 20 puta točniji nego aplikacija. Mobilna aplikacija se ne može smatrati pouzdanim mjernim instrumentom izračuna cijene vožnje, jer nije transparentna, postoji mogućnost manipulacije cijenom, a oslanja se isključivo na GPS koji jednako tako nije pouzdan i na čiju točnost utječu mnogi drugi elementi. Aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela, a smatram da Zakon (Država) prije svega treba štiti potrošača. Izračun cijene vožnje aplikacijom, u ovom slučaju, je "od oka" metoda- (metoda mjerenja kojoj svakodnevno pribjegavamo uz nedostatak pravih mjernih instrumenata).</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Lucija Zglav</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Neka putnici sami odluče hoće li prijevoznika koji koristi taksimetar ili aplikaciju, mislim da je to najpravednije.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivica Poklar</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Filip Puljizević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Aplikacija je odlično rješenje jer putnici i vozači taksija ne moraju imati gotovinu kod sebe.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Marko Bukvić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Pero Jagić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon je dobar jer će u autotaksi prijevozu omogućiti bolju uslugu za korisnike.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Andro Ban</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam reformu autotaksi prijevoza ovim zakonom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>                                 |
| <p><b>Petar Milić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer daje mogućnost izbora u taksi prijevozu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>                                 |
| <p><b>Ivan Dubravica</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam donošenje zakona.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>                                 |
| <p><b>Autoturist Samobor d.o.o.</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Članak 101. - osim autobusa na linijama kraćim od 50 kilometara (obavezno dodati) - na autobusnim kolodvorima koji su u vlasništvu, suvlasništvu ili u najmu tvrtke koja se bavi prijevozom putnika, nisu obvezni pristajati prijevoznici u linijskom, posebnom linijskom ili povremenom prijevozu putnika. (obavezno dodati)<br/> Obrazloženje Gore naprijed navedeno prema našem mišljenju potrebno je uvrstiti iz slijedećeg razloga: 1. sve autobusne linije kraće od 50 kilometara obzirom na teritorijalni ustroj RH imaju obilježja lokalnog prijevoza putnika, te stvara probleme koji su izazvani procedurom autobusnih kolodvora, te bitno utječe na konkurentnost prijevoznika. 2. ukoliko je kolodvor u vlasništvu ili u najmu tvrtki koje se bave prijevozom putnika ostali prijevoznici na takvim kolodvorima imaju velikih problema (kolodvori prodaju karte za svoje linije a za ostale prijevoznike šalterski službenici daju informacije da name prodaje karata). Zbog naprijed navedenog prijevoznici koji nemaju svoje kolodvore imaju daleko manji broj putnika, čime se također djeluje na konkurentnost. 3. kolodvori redovito ne plaćaju prijevoznicima prihod od prodanih karata, već se moraju kojekakvim ovrhama boriti čak i godinama da bi došli do svog prihoda što bitno utječe na likvidnost prijevoznika. 4. za linije kraće od 50 kilometara zbog kratkog vremena pristajanja na autobusnim kolodvorima gotovo je nemoguće organizirati prodaju karata (putnici dolaze od 2 do 5 minuta prije polaska autobusa a šaltera nema dovoljno da bi u tako kratkom vremenu izdali karte).</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno Zakon nalaže obavezno korištenje autobusnih kolodvora.</p> |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Dejan Jelčić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog zakona iz razloga jer je liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza u skladu s preporukama Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), a prijedlog Zakona oslanja se na najbolje regulatorne prakse iz država EU-a.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mario Krenus</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored dosadašnjeg taksimetra. Smatram da je aplikacija kao mjerni uređaj preciznija od taksimetra i transparentnija jer mi pruža informaciju o cijeni prije početka vožnje te u konačnici i nižu cijenu usluge. U nepoznatoj sredini uz pomoć aplikacije mogu vidjeti rutu i dali me vozač vozi najkraćom rutom, a ne nažalost kao do sad, kada mi taksimetar pokazuje samo prijeđene kilometre a ne i najbolji smjer kretanja. Taksimetar je zastarjeli mjerni uređaj koji se oslanja na mehaničko mjerenje udaljenosti putem okretaja kotača vozila, a njegovo odstupanje iznosi i do 100m unutar prosječne gradske vožnje. S druge strane, moderna GPS tehnologija mjerenja ima odstupanje od svega 5-20m unutar iste gradske vožnje, a učestalim inovacijama na području tehnologije najavljuje se točnost od nekoliko cm (europski Satelitski navigacijski sustav Galileo).</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Domagoj Rast</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon u potpunosti. Zakon će donijeti brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Davor Cafuta</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ne podržavam zakon sa stanovišta kompetentne osobe iz struke (doktor znanosti računarstva). Mobilna aplikacija povezana sa točnim kartama može bez problema zamijeniti taksimetar. Većina ovdje komentira točnost GPS sustava u odnosu na taksimetar ali zaboravljaju da se taksimetar ni na koji način ne provjeriti odnosno da uz površno znanje elektronike taksimetar može biti osposobljen sa skrivenom opcijom koja ga ubrzava za vrijeme vožnje. Provjere naših državnih tijela nisu dovoljno pouzdane da bi otklonile takve slučajeve. Dokaz je sustav tehničkih pregleda : samo se osvrnite kakva vozila voze oko Vas na cesti počevši od ispušnih plinova pa do modifikacija koje se vraćaju na auto nakon uspješnog tehničkog pregleda. Također svim protivnicima GPS sustava: pogledajte moderne taksimetre koji su koncipirani na GPS sustavu i koji se već koriste u drugim zemljama. Prednost mobilne aplikacije je što ja mogu onda kao klijent taksista imati istu tu mobilnu aplikaciju te time sprječavam taksista da me vara. Isto tako mogu kasnije pregledati vožnju i dati primjedbu o nekorektnoj ili predugoj ruti. U slučaju taksimetra ja kao korisnik nemam nikakvu kontrolu. Na svojim brojnim putovanjima uvijek koristim uber like servise upravo da spriječim da me taksisti varaju. Upravo nedavno zbog nedostatka Ubera u gradu služio sam se taksijima i imao sam priliku jednog taksistu uloviti da je išao duljim putem koristeći offline google maps i GPS sustav na svom telefonu. Isprika vozača je bila da je novi u gradu te sam ga ja nakon toga navigirao svojom aplikacijom te pri tome spriječio krađu. Ovim ne kažem da su svi taksisti takvi ali svakako prilika čini lopova. Upravo sa mogućnosti kontrole od strane klijenta sprječavamo priliku a time i pojavu lopova. Ako već inzistirate na taksimetrima barem napravite da su bazirani na GPS sustavu i da ja poslije kao korisnik mogu vidjeti rutu vožnje i prijaviti taksistu i dobiti povrat novca ako je ruta namjerno prudužena.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Miro Bališ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam donošenje zakona.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Hrvatski savez taxi prijevoznika putnika u javnom cestovnom, zračnom i obalnom pomorskom prometu</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Komentar je podulji, molimo Vas za strpljenje. Citat odjeljka teksta Prijedloga Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu_ "Odredbe ovog Prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i to u dijelu prekršaja omogućit će inspekciji cestovnog prometa raspolaganje efikasnim mjerama u slučajevima obavljanja djelatnosti javnog prijevoza osobama koje za to nisu registrirane i nemaju licenciju." - Kraj citata. Komentar: Svjesni situacije da je u Republici Hrvatskoj prije donošenja ovog prijedloga došlo do tržišnog poremećaja, odnosno do tržišnog nastana novog oblika izvršavanja prijevoza putnika, u segmentu koji odgovara i identičan je</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

taxi prijevozu putnika u javnom cestovnom prometu i taxi prijevozu u povremenom obalnom prometu, a koji oblik do ovog trenutka nije usklađen, odnosno je pravno nelegitiman i protuzakonit u ovome trenutku, promatrano u odnosu na sve postojeće važeće pozitivne propise i Zakone Republike Hrvatske, odnosno se u svojem djelovanju ne pridržava niti jedne odredbe niti jednog propisa ili Zakona Republike Hrvatske. Vinovnik nastana tog „novog“ oblika prijevoza je tzv. „pružatelj usluga informacijskog društva“. Ovim prijedlogom Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, predlagatelj, iz „nepoznatog“ razloga, cijelu tematiku razrade navodnih potankosti o trećim pitanjima glede predmetnog prijedloga Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu podižu u javnosti, bilo da je riječ o prihvaćanju ili negaciji uporabe elektroničke internetske posredničke aplikacije, kao potencijalnog „meritornijeg“ supstituta za obračunavanje naknada i mjerenje puta za usluge prijevoza, umjesto do sada neophodnog obveznog, službeno verificiranog, baždarenog taksimetra, te pri toj i drugim irelevantnim polemikama o tehničkim aspektima vozila, dobnosti vozila i slično, popriično brižljivo i gotovo nonšalantno i neprimjetno već skrojio definiciju, potencirajući elementarni ključni definirajući pravni izraz u samoj uvodnoj glavi prijedloga Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, u ovom predmetnom prijedlogu, koji se nalazi u citiranom dijelu teksta prijedloga Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prijevozu. Dakle u stavku trećem, poglavlja II prijedloga, Predlagatelj navodi u redu trećem slijedeći izraz: „izdavanja potvrda za vozače, obavljanje kabotaže u cestovnom prijevozu putnika i tereta“, čime direktno pogoduju goreimenovanom vinovniku i njegovim podizvršiteljima. Sve na štetu legitimnih hrvatskih gospodarstvenika i na štetu građana Republike Hrvatske. Uvođenje bezakonja u pravni sustav. U odjeljku b) pitanja koja će se urediti Zakonom, predlagatelj navodi Citiramo: „Prema Prijedlogu ovoga Zakona, prijevoznicima iz država članica Zajednice se, na načelu uzajamnosti i na privremenoj osnovi, dopušta obavljanje kabotaže u prijevozu putnika i tereta od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, te se propisuju mjere u slučaju nastanka krize na tržištu uslijed obavljanja prijevoza između država članica i kabotaže.“ Kraj citata: Pri ovome navodu, predlagatelj Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, u potpunosti zanemarujući činjenicu da je „supredlagatelj Zakona“, strano trgovačko društvo, u Republici Hrvatskoj organizator velike mreže „ugovornih partnera“, trenutno prema odredbama važećeg Zakona potpuno nelegitimnih, protupravnih, neovlaštenih, nekvalificiranih, nelicenciranih pružatelja usluga javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu, stvarni navoditelj i poticatelj i stvaratelj, kao nositelj pružanja predmetnih usluga putem elektroničke internetske posredničke aplikacije i pružanjem „usluga informacijskog društva“ u vlasništvu tog društva. bez adekvatnih stručnih osposobljenosti i bez osnovne tehničke opremljenosti, koji u protekle dvije godine nesmetano krše sve pozitivne propise i Zakone Republike Hrvatske, iako predmetna kompanija nije registrirana kao prijevoznik Zajednice nije niti evidentirana niti registrirana kao pravna osoba koja obavlja prijevoz putnika i tereta, niti kao pravna osoba koja pruža usluge posredovanja pri prijevozu javnog prijevoza putnika i tereta, odnosno nije registrirana kao ovlašteni prijevoznik Zajednice. Povrh navedenog ostali sudionici sastavljanja prijedloga Izmjena i dopuna Zakona su

djelatnici društva registriranog u Republici Hrvatskoj za poslove marketinga i istraživanje tržišta. O kompetencijama za sudjelovanje u izradi prijedloga za nove regule Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne treba previše reći. Da pojasnimo bez uvijanja i okolišanja: Društvo Uber International Holdings BV, Amsterdam, Nizozemska, od svojeg osnutka, dana registracije trgovačkog društva u Trgovčkom registru Gospodarske komore Nizozemske, društvo Uber International Holding B.V, tvrtka s ograničenom odgovornošću, Vijzelstraat 68-78, 4.kat, 1017 HL, Amsterdam, Nizozemska, registriranoj u Amsterdamskoj gospodarskoj komori pod brojem 56317441 („Uber“) Uber International Holding BV, Nizozemska, Broj iz registra: 55976255, Naziv registra: Trgovački registar Gospodarske komore Nizozemske, Nadležno tijelo: Trgovački registar Gospodarske komore Nizozemske, OIB 12198324058, niti do dana predaje ovog komentara, 29.12.2017, a vjerojatno neće niti biti do trenutka isteka roka cjelokupnog provođenja i zaključivanja ove javne rasprave o ovom prijedlogu Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, dakle do 31.12.2017 godine, u Republici Hrvatskoj, nije u službenom Trgovčkom registru Gospodarske komore Nizozemske, kao zemlje Zajednice, registrirana kao društvo registrirano kao prijevoznik Zajednice niti je evidentirano niti registrirano kao pravna osoba koja obavlja usluge posredovanja u prijevozu putnika i tereta, odnosno nije registrirana kao ovlašteni prijevoznik Zajednice. U Republici Hrvatskoj, predmetno društvo kao pravna osoba ostvaruje poslovne primitke od pružanja elektroničkih gospodarskih usluga, iako nema registriranu vlastitu poslovnu jedinicu niti predstavništvo, odnosno je pravna osoba sa sjedištem i poslovnim nastanom u zemlji Zajednice, Kraljevini Nizozemskoj. Navedeno trgovačko društvo, (Uber International Holdings BV, Amsterdam, Nizozemska) tekar je osnivač i jedini vlasnik trgovačkog društva Uber Croatia d.o.o., Agencije za promidžbu (reklamu i propagandu) Radnička cesta 47, 10000 Zagreb OIB: 58936951251 MB: 04452160, MBS: 80993694. To trgovačko društvo, Uber Croatia d.o.o., registrirano je isključivo kao Agencija za promidžbu (reklamu i propagandu) Radnička cesta 47, 10000 Zagreb OIB: 58936951251 MB: 04452160, MBS: 80993694, te prema izvodima iz sudskog registra trgovačkog suda u Zagrebu, i nije evidentirano niti registrirano kao društvo prijevoznik, niti kao društvo posrednik pri pružanju usluga javnog prijevoza, No uprkos tome, ovlašteno osoblje stranog trgovačkog društva za "pružanje usluga informacijskog društva, računalnih djelatnosti i razvoj softvera" te ovlašteno osoblje hrvatskog trgovačkog društva Agencije za marketing, sudjeluju kao "stručni i kompetentni supredlagatelji" ovog prijedloga Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Republike Hrvatske. Kompetentnost do beskraja. Napominjemo još jednom, predmetno društvo Uber Croatia d.o.o. Radnička cesta 47, 10000 Zagreb, OIB: 58936951251 MB: 04452160, MBS: 80993694, nije registrirano za pružanje usluga javnog prijevoza putnika i tereta, niti je registrirano za usluge trgovačkog posredovanja usluga javnog prijevoza putnika i tereta, kako ne u Republici Hrvatskoj, tako niti u zemljama Zajednice. Jednako tako Uber International Holdings BV, Amsterdam, Nizozemska, registrirano u Amsterdamskoj gospodarskoj komori pod brojem 56317441 („Uber“) Uber International Holding BV, Nizozemska, Broj iz registra: 55976255, Naziv registra: Trgovački registar Gospodarske komore Nizozemske, Nadležno tijelo: Trgovački registar Gospodarske komore

Nizozemske, OIB 12198324058, također nije registriran kao prijevoznik Zajednice, niti kao poslovni subjekt uopće ima otvoreno poslovno predstavništvo ili poslovnicu u Republici Hrvatskoj do trenutka predaje ovog komentara na prijedlog Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Republike Hrvatske, a vjerojatno neće imati niti do 31.12.2017 godine.. Ali uprkos tome aktivno sudjeluje kao "stručni kompetentni supredlagatelj" Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Republike Hrvatske, zajedno sa "stručnim kompetentnim supredlagateljima", osobljem "Agencije za marketing". Temeljem navedenog, sve uvodne odredbe o Uredbama i Direktivama Europske unije, od prve do posljednje ne mogu se ni u kojem obliku i ni na koji način primjenjivati na aktualnog vinovnika pružatelja „novih“ usluga javnog prijevoza putnika u javnom cestovnom, zračnom i povremenom obalnom pomorskom prometu Republike Hrvatske, jer niti jedan od navedenih nije registriran niti kao pružatelj usluga javnog prijevoza - prijevoznik, niti kao posrednik pri ugovaranju usluga javnog prijevoza. Dakle nisu evidentirani kao društva koja obavljaju bilo kakove usluge vezane za javniprijevoz putnika i tereta, niti u Republici Hrvatskoj, niti u zemlji Zajednice, Krajevini Nizozemskoj. Sukladno tome, na predmetna se društva ne može niti sada niti ubuduće odnositi odredba važećeg članka 94. točka 1. i točka 2. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/2013) niti bilo kakova njegova nova izvedenica. Nadalje, naročitu pozornost treba obratiti na uredbu Direktive 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičkoj izobrazbi vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz tereta ili putnika, kojom se izmjenjuju i dopunjuju Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3820/85 i Direktiva Vijeća 91/439/EEZ i ukida Direktiva Vijeća 76/914/EEZ, koja je identična u tumačenju sa trenutno važećim odredbama članka 54, članka 55., članka 56, članka 57, članka 59., članka 60., te odredbama članka 94. točka 1. i točka 2. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/2013) Nastavno na okolnost prijedloga Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Republike Hrvatske, iz predloženih odredbi proističe da se predlaže i slijedeća izmjena na način opisan u odjeljku poglavlja II naziva: Citiramo: b) pitanja koja će se urediti Zakonom Ovim će se Prijedlogom Zakona urediti početna i periodička izobrazba za vozače određenih kategorija vozila, a koji su državljani država članica ili država nečlanica, a koji su zaposleni u tvrtkama s poslovnim nastanom u državi članici, kao i područje uzajamnog priznavanja diploma, svjedodžbi i drugih dokaza o stručnoj osposobljenosti u cilju olakšavanja prijevoznicima prava na slobodu poslovnog nastana u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu, kao i izdavanje potvrda za vozače ako je vozač državljanin države nečlanice. - Kraj citata Iz ovoga proističe da, protivno odredbama citirane Direktive koja je u suglasju sa nastavno citiranim odredbama važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, ovi navedeni "kvalificirani supredlagatelji" društva za "pružanje usluga informacijskog društva, računalih djelatnosti i razvoj softvera"i "agencije za marketing"imaju u vidu i dolazak budućih izvršitelja usluga prijevoza iz zemalja nečlanica EU u Republiku Hrvatsku. Pod ovim se gotovo očito potencira skori nesmetani dolazak osoba sa područja država bivše SFRJ. Kao "jeftinije radne snage". Ujedno se spominje i detalj u vezi "uzajamnog priznavanja diploma, svjedodžbi i drugih dokaza o stručnoj osposobljenosti". Iako Europska unija u pravnoj praksi ne nostrificira i ne priznaje diplome o stručnoj

osposobljenosti osoba iz zemalja nečlanica EU pri traženju posla u EU. Izuzev uz obvezu dodatnih provjera i posebnih dodatnih stručnih ispita. Ali su zato spomenutome "kvalificiranome supredlagatelju" interesantni radi "popune potražnje" u tijeku turističke sezone na Jadranu. Nadalje, o motornim vozilima koja se koriste za prijevoz u cestovnom prometu, predlagatelji navode slijedeće: Citiramo: Prvim se dijelom odredbe, koja glasi definira slijedeće: „Prijedlogom Zakona među ostalim predlaže se ukidanje ograničenja starosti vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika i tereta brisanjem stavaka 1. i 2. članka 6. Zakona. Brisanje ovih odredbi, predlaže se radi potpunog usklađivanja odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu s propisima Europske unije kojima se propisuju uvjeti za pristup u djelatnost cestovnih prijevoznika i pristup tržištu cestovnog prijevoza putnika i tereta.“ Nadalje, slijedećom odredbom definira se slijedeće: „Ovim se Prijedlogom Zakona dopunjuje, odnosno mijenja jedno od osnovnih mjerila za raspodjelu stranih dozvola prijevoznicima, a odnosi se na kvalitetu voznog parka prema tehničkim zahtjevima razvrstanim od EURO 0 do EURO 5, a što je u skladu sa stvarnim stanjem i kvalitetom voznog parka prijevoznika koji obavljaju prijevoz tereta. Također, na ovaj se način usklađuje mjerilo koje se odnosi na tehnički suvremenije i ekološki prihvatljivije vozilo čija nabavka mora imati za posljedicu povećanje broja bodova za raspodjelu dozvola.“ te povrh toga, predlagatelj navodi slijedeće: Citiramo: „Ovim se Prijedlogom Zakona uvodi i postupno povećanje iznosa financijske sposobnosti za izdavanje licencije u unutarnjem cestovnom prijevozu, do dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, kada će se iznosi kojima se dokazuje financijska sposobnost izjednačiti u unutarnjem i međunarodnom prijevozu. Navedena iznimka vrijedi samo do dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji.“ Komentar: Da li to predlagatelj u ovom dijelu prijedloga Izmjena i dopuna Zakona upravo iskazuje načelnu mogućnost pogodovanja društvu kapitala na štetu pojedinačnih interesa malih gospodarstvenika u Republici Hrvatskoj? Slijedom navedenog, slijedećeg smo mišljenja. Prije bilo kakove provedbe ili usvajanja bilo kakovih Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Republike Hrvatske, te prije bilo kakove nove forme nastojanja zakonodavca da se uslijed bilo kakovih "novonastalih tržišnih utjecaja", te navodnih "naprednih tehnoloških rješenja i tehnologija" pod krinkom "liberalizacije tržišta" potpomaže i legalizira već postojeće izvršitelje neovlaštenog protupravnog obavljanja gospodarske aktivnosti pružanja usluga javnog prijevoza u Republici Hrvatskoj poticanog i navođenog od strane stranog društva kapitala, koje je Republiku Hrvatsku projiciralo podesnim poligonom za nametanje svojih pravila sa ciljem izvlačenja profita u vidu bilo kojeg oblika obavljanja posredovanja protupravnog javnog prijevoza, Zakonodavac mora prethodno naložiti provedbu i provesti zakonske mjere kojima će prema važećim odredbama pozitivnih propisa i Zakona u Republici Hrvatskoj, na tržištu u Republici Hrvatskoj uspostaviti apsolutni red, i uvesti poredak koji je važeći, obvezan i jednak za sve, te će eliminirati bilo kakav oblik nejasnoća i potencijalno diskriminatornog na štetu svih legitimnih prijevoznika, u korist i za račun navodnog "tehnološkog napretka" pogodovanjem stranom društvu kapitala, sumnjiva morala i koji radi u području tzv "sive ekonomije", a tekar potom može Zakonodavac eventualno raspisati novu raspravu i novi prijedlog Izmjena i dopuna Zakona o

prijevozu u cestovnom, Zakona o zračnom prometu i Zakona o linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Štoviše, umjesto izmjena Zakona, mogao je Zakonodavac propisati i otvoriti državni javni natječaj za dodjelu prijevozničkih dozvola bez ikakvih limita i ograničenja glede brojnosti prijavljenika, koji će biti važeći na teritoriju cijele Republike Hrvatske, te omogućiti svima koji ispunjavaju uvjete stručnih osposobljenosti i tehničke opremljenosti sudjelovanje na tom natječaju za dodjelu prijevozničkih dozvola, te ih izdati svima koji to traže i imaju nakanu na teritoriju Republike Hrvatske učiniti svoj poslovni nastan, imaju nakanu biti regularni obveznici plaćanja svih propisanih poreza i doprinosa u punim iznosima u proračun Republike Hrvatske, te ako su voljni i kadri doprinositi daljnjem razvoju gospodarstva Republike Hrvatske i društva Republike Hrvatske u cjelini. Ova navodna "liberalizacija" isključivo je pogodovanje društvu kapitala, na štetu građana ove zemlje i na štetu svih legitimnih hrvatskih gospodarstvenika koji su do sada posao obavljali isključivo i jedino na takav način da su ispoštivali sve odredbe pozitivnih propisa i zakona Republike Hrvatske. U konačnici, Europski sud je 20. Prosinca 2017 godine presudio da "uslugu posredovanja", koja se sastoji od povezivanja uz naknadu putem aplikacije za pametni telefon vozača koji se prijevozom ne bave profesionalno i koji se koriste vlastitim vozilom i osoba koje traže gradski prijevoz, treba smatrati neodvojivo povezanom s uslugom prijevoza i stoga obuhvaćenom kvalifikacijom, usluga u području prometa" u smislu prava Unije. Prema tome, takva usluga mora općenito biti isključena iz područja primjene slobode pružanja usluga, Direktive o uslugama na unutarnjem tržištu i Direktive o elektroničkoj trgovini. U priopćenju Europskog suda ističe se sljedeće: "Sud ponajprije smatra da se usluga koju pruža Uber ne sastoji samo od usluge posredovanja, koju čini povezivanje putem aplikacije za pametni telefon vozača koji se prijevozom ne bavi profesionalno i koji se koristi svojim vlastitim vozilom i osobe koja traži gradski prijevoz. Naime, u takvoj situaciji pružatelj te usluge posredovanja istodobno nudi usluge gradskog prijevoza, koje čini dostupnima osobito putem informatičkih alata i čije općenito funkcioniranje organizira u korist osoba koje se žele koristiti tom ponudom u svrhe gradskog prijevoza". Sud u tom pogledu ističe da je aplikacija koju na raspolaganje stavlja Uber nužna kako za vozače tako i za osobe koje traže gradski prijevoz. On također ističe da Uber ima odlučujući utjecaj i na uvjete pod kojima vozači pružaju uslugu. Stoga Sud ocjenjuje da treba smatrati da ta usluga posredovanja čini sastavni dio ukupne usluge, čiji je glavni element usluga prijevoza i da se stoga ne može kvalificirati kao „usluga informacijskog društva”, nego kao „usluga na području prijevoza”, kaže se u priopćenju Suda EU-a Tražimo da Zakonodavac sačini novi prijedlog Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, ali i da sačini i prijedlog Izmjena i dopuna Zakona o linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu i Zakona o zračnom prometu, kako bi se već sada pripremio za skorašnje "tržišne potrebe" donošenja takovih izmjena i dopuna. Zahvaljujemo na pozornosti Za Hrvatski taxi savez Slavko Štefanić

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Bruno Šarić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog zakona jer će više putnika u taksijima donijeti manje gužve na cestama i gradskim parkiralištima.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Danijel Antolić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> - cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to nije transparentno i postoji mogućnost manipulacije - aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela - koji je to "drugi odgovarajući uređaj" za određivanje cijene taksija ako nije taksimetar? Hrvatska je jedina zemlja koja misli da je taksimetar nebitan - ako se makne taksimetar u taksiju, je li sljedeće da nam u dućanima "od oka" važu koliko kg jabuka imamo? - dokazano je da taksimetar određuje cijenu 20 puta točnije nego aplikacije - Uberova aplikacija je imala u sebi tajni sustav za špijuniranje korisnika.. Greyball.. provjerite.. - aplikacije ovise o GPS-u... a koliko puta GPS radi loše? Koliko će se trebat platiti taksi zbog pogreške GPS-a? - aplikacije određuju cijenu... zamisli jednom u dućanu aplikacija odredi da kruh košta 5 kuna, a drugi put da košta 55 kuna. Nema smisla, aplikacije su loša stvar</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija<br/> Prihvaćeno određenje "drugi odgovarajući uređaj" je izbrisano iz Zakona</p> |
| <p><b>Josip Smičić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam uvođenje aplikacijskih rješenja kao mjernih uređaja na temelju kojih se određuje dio cijene prijevoza. Također, smatram da bi taksimetar trebalo izbaciti iz upotrebe.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Iva Ivanković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju tržišta koja će omogućiti stvaranje više radnih mjesta i priliku za sve.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Iva Ivanković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam odmak od "monopola cijenama" i otvaranje tržišta prema ponudi i potražnji kao što već postoji za autobusne i avionske karte.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>ZDENKO SANTOVAC</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U potpunosti podržavam Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. U uređenim-zapdnim društvima je nezamislivo da postoje ovakava ograničenja i da svi "sudionici" ne moraju ispunjavati iste zakonske uvjete, što je kod nas upravo slučaj u taxi prijevozu. Svima nama u domovini, a i izvan nje je jasno zašto se ovakve stvari događaju. Jednostavno mi (političari) još uvijek izmišljamo toplu vodu, a moderne države su poodavno prestala loviti u mutnome.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>MARINA JURJEVIĆ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju tržišta u cestovnom prometu zbog pozitivnog utjecaja na hrvatsko gospodarstvo.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mirjana Kolac</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju taksi tržišta jer pridonosi ukupnom hrvatskom gospodarstvu otvaranjem novih radnih mjesta i napretku digitalne ekonomije; potiče smanjenje gužvi na cestama, a time i zagađenje okoliša. Posljedično, manji je broj pijanih ljudi za volanom jer si zahvaljujući većoj konkurentnosti i nižim cijenama, konačno svi mogu priuštiti vožnju taksijem.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Damir Ignjatić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon ali bi svakako zabranio obračunavanje cijene preko aplikacije već izričito preko taksimetra koji je umjeren od strane državnih tjela. Ovako onda i ja mogu programirati aplikaciju i naplaćivati po svojoj tarifi koju sam JA umjerio .....</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Filip Šturman</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam novi prijedlog Zakon jer su ukupni pozitivni učinci na gospodarstvo u nadolazećim godinama iznimni. Deseci tisuća radnih mjesta i manje odlazaka mladih iz Hrvatske; smanjenje gužva u gradovima i manje stradalih na cestama zahvaljujući nižim cijenom i većoj dostupnosti; poboljšanje usluge i imidža Hrvatske prema turistima koji nas posjećuju zahvaljujući liberalizaciji tržišta i dolaska nove konkurencije.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Etjen Hrenović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mia Štajer</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U potpunosti podržavam Nacrt prijedloga zakona koji je u skladu s procesom digitalizacije društva, liberalizacije tržišta, a ponajviše zato što pogoduje državnoj ekonomiji i društvu u globalu. Osim što se povećava sigurnost u prometu jer korisnici napokon imaju više alternativnih opcija prijevoza (koje će si napokon moći priuštiti gotovo svi, a ne samo oni dubljeg džepa), s druge se strane omogućuje zapošljavanje i ostvarivanje prihoda onim skupinama ljudi kojima danas ne preostaje puno opcija. Uz to, liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza u skladu je s preporukama Europske komisije.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Tomislav Lukinić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju tržišta u cestovnom prometu zbog potrebe za većom agilnosti ovog i ostalih dijelova hrvatskog gospodarstva na tehnološke mogućnosti koje neovisni poduzetnik onda može pretvoriti u a) kvalitetniju uslugu, b) zadovoljnijeg potrošača i c) nove priljeve u državni proračun (preko poreza na dohodak). Win-win(-lose). Nogometnim rječnikom: 3-1, počasni gol je prihvatljiv.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivana Lončar Sirišević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržajem iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza. Ovaj zakon će donijeti samo dobre stvari hrvatskim građanima i veće mogućnosti zaposlenja svima koji žele raditi</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ivana Lončar Sirišević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržajem novu definiciju autotaksi prijevoza u članku 4 jer uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarijelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji Hrvatskog društva, aplikacija je puno točnija i korisnici unaprijed znaju cijenu i detalje o vozaču.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Alen Jagunec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivan Lučić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Apsolutno se slažem sa promjenama u zakonu. Mislim da treba ukinuti klasični monopol taxi službi koji traje već godinama. Zdrava konkurencija je normalna stvar u svijetu i mislim da ljudi imaju pravo odlučivati s kime će se voziti i po kojoj cijeni i kvaliteti. Zato podržavam rad Ubera u Hrvatskoj jer iskustva korisnika su i više nego zadovoljna. Znači netreba ih protiviti korisnika jer tako stvaramo samo prezir i nepovjerenje u ionako nepovjerljive institucije. Sa ovim bitnim ključnim stvarima se apsolutno slažem i izmjenama i pozdravljam ih. Znači liberalizacija i mogućnost izbora a ne monopol. Uostalom najbitniji je korisnik nakraju. Uzmite glavno i jedino mišljenje naroda ove države a i korisnika Ubera za odlučivanje pravila. Također stranci redom koriste Ubera zbog njegove pouzdanosti točnosti bez čekanja i okvirne cijene unaprijed tako danima iznenađenja i pljacki korisnika. Razmisli o svemu tome prije odluke jer Uber je pouzdana i vrhunska usluga. To će vam reći 85 posto javnog mišljenja. Zato nema razloga da se ide protiv naroda i korisnika i tako navlačimo bijes i i narušavamo ionako izgubljeno povjerenje u institucije odavno. Zato pamet u glavu i ne lobijima i ostalom nego slušati korisnike.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mladen Janković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Damir Bilandžić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon a posebno mi se dopada obračunavanje cijene preko aplikacije , jer to je najpreciznije moguće mjerenje i umanjuje mogućnost manipulacije. Jer tako i ja kontroliram da li je i kada taksista uključio početak vožnje , kuda je vozio i kada je zaključio vožnju ...</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dragan Janjić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Damir marić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon podržajem u cijelosti , izuzev starosti auta.Taksi usluge putem aplikacije .</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Serđo Sirišćević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u članku 4 jer uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarijelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji Hrvatskog društva, aplikacija je puno točnija i transparentnija jer korisnici unaprijed znaju cijenu i detalje o vozaču, mogu se izbjeći prevare vožnje okolnim putem...također i poduzetnike oslobađa atestiranja taksimetra i dodatnih troškova..i činjenica da zakon ne ograničava cijene jedobro stvar jer ima prostora za tržišno natjecanje.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Serđo Sirišćević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržajem prijedlogstavke 5 iz članka 47 jer smatram da lokalne samouprave ne bi smjele ograničavati broj autotaksi dozvola i proizvoljno ih dodjeljivati, do sada smo bili svjedoci kako su se autotaksi dozvole koristile kao sredstvo političkog pritiska kao i sumnje u korupciju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Serđo Sirišćević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Smatram da je nepotrebna trogodišnja strukovna škola za autotaksi prijevoz nego da je dovoljna b kategorija za obavljanje takve usluge...takva škola je potrebna za vozače kamiona i autobusa jer oni imaju veću odgovornost.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Andrija Perunski</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zakon je odličan jer će omogućiti otvaranje novih poslovnih subjekata na području autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivica Tolj</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivana Šore</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržajem zakon jer će donijeti više mogućnosti za zaposlenje. Liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza u skladu je s preporukama Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD)</p>                     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivana Šore</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržajem odredbe iz članka 48 da se omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz,sto je vrlo dobro kod aerodroma jer će se moći odraditi povratna vožnja.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivana Šore</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržajem uvođenje elektroničke aplikacije.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivana Šore</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržajem stavke 4 i 5 iz članka 14.ta će mjera rasteretiti poduzetnike jer neće gubiti vrijeme za odlaske u tijela javne uprave.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Goran Grgat</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer će donijeti veće mogućnosti zapošljavanja za ljude koji voze autotaksi.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dean Petković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Karlo Pavlič</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju taksi tržišta jer ono pridonosi ukupnom hrvatskom gospodarstvu na način da se otvaraju nova radna mjesta, što potiče napredak ekonomije i smanjuje gužvi na cestama.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mirko Jelačić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ozren Jelenek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivan Vidas</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Za Vas su Mladić i Milošević male bebe,dozvolite da amerikanci zarađuju a mi da budemo njihovi šegerti.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Filip Šarić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon jer će donijeti veće mogućnosti zapošljavanja za ljude koji voze autotaksi.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ivan Kero</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam ovaj zakon u dijelu koji se odnosi na autotaksi prijevoz.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Damir Suton</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Boris Žuvela</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Iz pozicije part-time vozača Ubera u prošloj sezoni: kao i sve u Hrvatskoj tako je i dosadašnji Zakon preburokratiziran i dobro je da se ide u izmjene. Proceduru treba u nekim stvarima olakšati, a u nekima otežati. Profesionalni vozač taksija, moram reći da je to glupost. Koje su karakteristike da taksist bude "profesionalac"? Ulazimo u 2018. Potrebna su neka druga znanja u odnosu na klasični pojam taksiste. S obzirom na snažni razvoj turizma i broj stranaca, taksist bi trebao biti turistički vodič. Znači znanje barem jednog stranog jezika u govoru. Znači poznavanje povijesti grada u kojem vozi. Što se tehničke strane Zakona tiče, tehnički ispravno auto, što znači češći tehnički pregled u odnosu na standardni tehnički pregled motornog vozila. I obavezno aplikacija, sa svim podacima o vozaču, autu, korisniku usluge, njihovim ocjenama. Sve drugo je suvišno. U prijevozu putnika vrti se ogroman novac, ova liberalizacija će omogućiti mnogima da se zaposle, barem onih nekoliko mjeseci turističke sezone. Proširiti će se baza zaposlenih, proširiti će se baza poreznih obveznika, razbit će se monopol, smanjit će se cijena prema krajnjem korisniku.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Bruno Barišić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna</p> |

temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

• Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.

Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

• Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati

osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za



uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica

autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i

kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Bruno Barišić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda

hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a

iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVATA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja

člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i

PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. **PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela....

**Mato Barišić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle

„iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja

prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na

se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5

prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.



Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno

sadržanim opisom kašnjevog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijских tijela....

**Mato Barišić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan"

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijского nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA

linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

• Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.

Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

• Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2

• Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“

• Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana

SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVATA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVATA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza

DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – popis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da

različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i

obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Štefica Barišić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju

Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed

pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama

postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da

lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo na tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže



brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Štefica Barišić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih

putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

• Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.

Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

• Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika.

Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.

Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.

Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.

U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2

• Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“

• Članak 26. i 27. Navedenim je člancima

osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse.

Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.

Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.

Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.

Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza

DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijepodne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza.

Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika.

Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti).

Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik

za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“.

Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno

prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela....

**Mario Jošt**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Đorđe Njegovanović**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Podržavam liberalizaciju taksi prijevoza.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Milan Radaković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Kao prvo zakonom bi trebalo urediti da vozila ne smiju biti starija od 10god. niti manja od 4,5m. Da se svim taksistima da rok od 1 god da usklade vozni park a ne da nas vozažu u krtijama starim 20 god i vise na loz ulje. Sa velicinom vozila ce se eliminirati uber vozac i sa autima od 3m , sto nije primjereno poslu kojim se bave. Zakonom bi jos drzava trebala odrediti i minimalnu cijenu po km da ne bude damping cijena od strane ubera. Ta cijena nek bude oko 5kn po km...</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Aurelio Kolacio</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Može i to puno točnije od nelegalno prebaždarenog i prije upaljenog taximetra i taximetra koji umjesto legalne dvije ima još par tarifa. Prošla baba s kolačima .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Radovan Kosić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju prijevoza i svakako pristupačniju uslugu za svakog korisnika. Aplikacije za obracun koje koriste GPS su svakako pouzdane za izracunavanje cijena. Mislim kako je pravo vrijeme da se podrzi ovaj novi prijedlog zakona iako ni on nije savrsen ali je svakako bolji od sadasnjeg.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Cvetko Risteski</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> - cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to nije transparentno i postoji mogućnost manipulacije - aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela - koji je to "drugi odgovarajući uređaj" za određivanje cijene taksija ako nije taksimetar? Hrvatska je jedina zemlja koja misli da je taksimetar nebitan - ako se makne taksimetar u taksiju, je li sljedeće da nam u dućanima "od oka" važu koliko kg jabuka imamo? - dokazano je da taksimetar određuje cijenu 20 puta točnije nego aplikacije - Uberova aplikacija je imala u sebi tajni sustav za špijuniranje korisnika.. Greyball.. provjerite.. - aplikacije ovise o GPS-u... a koliko puta GPS radi loše? Koliko će se trebat platit taksi zbog pogreške GPS-a? - aplikacije određuju cijenu... zamisli jednom u dućanu aplikacija odredi da kruh košta 5 kuna, a drugi put da košta 55 kuna. Nema smisla, aplikacije su loša stvar</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Prihvaćeno određenje "drugi odgovarajući uređaj" je izbrisano iz Zakona</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Alajdin Bajrović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam iskorak koji nacrt prijedloga zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza. Ovaj zakon će donijeti više mogućnosti za zaposlenje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Bojan Ivanišević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored dosadašnjeg taksimetra. Smatram da je aplikacija kao mjerni uređaj preciznija od taksimetra i transparentnija jer mi pruža informaciju o cijeni prije početka vožnje te u konačnici i nižu cijenu usluge. U nepoznatoj sredini uz pomoć aplikacije mogu vidjeti rutu i dali me vozač vozi najkraćom rutom, a ne nažalost kao do sad, kada mi taksimetar pokazuje samo prijeđene kilometre a ne i najbolji smjer kretanja. Taksimetar je zastarjeli mjerni uređaj koji se oslanja na mehaničko mjerenje udaljenosti putem okretaja kotača vozila, a njegovo odstupanje iznosi i do 100m unutar prosječne gradske vožnje. S druge strane, moderna GPS tehnologija mjerenja ima odstupanje od svega 5-20m unutar iste gradske vožnje, a učestalim inovacijama na području tehnologije najavljuje se točnost od nekoliko cm (europski Satelitski navigacijski sustav Galileo).</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Mile Kampać</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Dubravka Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicij</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Dubravka Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> taksimetar ostaviti kao mjerni uređaj i profesionalnig vozaca koji je gulio za vozaca par godina u skoli i naravno moze kvalifikacija ako se netko odluci promjeniti zanimanje..i jos nesto vrlo vazno i CJENIK u autu, i oznake na vozilima ne da ja moram mahat po gradu svi me gledaju koja sam luda sjedam u neki auto NEMAM POJMA TKO JE ZA VOLANOM a ONO MLADIĆ NEKI UZEO OD TATE AUTO JUCER POLOZIO ,i CJENIK a ne da ja moram strepit kolika ce mi cijena biti kao kod UBERA kad je potraznja kao oni dizu cijena u nebo kad vas trebam onda me ogulite ...Sjetite se prosle nove godine iz gajeve do trešnjevke 80kn.,ZG-Zaprešić 600kn.itd...Isti Uvjeti za sve pa cu ja odluciti s kim cu se voziti.....Samo si zamislite da dodje Uber u vasa zanimanja bez kvalifikacija,bez prakse,strucnosti,znanja i svega onog sto ste vi imali kad ste pocinjali negdje raditi.....nije me briga koji jme prijevoznik vozi, ja cu odluciti ..bitno je da imaju svi iste uvjete a onda neka se bore tko je najbolji...hvala!</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Dubravka Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p> |
| <p><b>Adil Karić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Laurent Ćurković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Prijedlog Zakona o liberizaciji tržišta prijevoza podržajem u potpunosti...Uber je budućnost i napredna tehnologija....Aplikacija im je super, nema prevara, taxi muljanja ...Znaš tko te vozi,za koliko minuta dolazi, ti ocjenjivaš vozača i sve transparentno i čisto, što kod taxi službe nije slučaj...Uber je puno jeftiniji i brži...Šta se tiče taxi službe i koncesija, to nitko nije mogao dobiti u Splitu tko nije podmazao ili imao netkoga u Banovini, to svi znaju u gradu i nije ništa nepoznato...Da ne nabrajam tko sve vozi taxi u gradu Splitu, dileri svega i svačega, evidentirani u Policijskim kartonima čast iznimkama, tako šta se pozivaju na sigurnost, srićom ljudi ne znaju s kim se vozu, ali ja dobro znam...Omogućiti svim mladim ljudima koji žele radit da polože kakav ispit, da nisu kažnjavani i uvesti po meni do 8 ili najviše 9 godina starost automobila, da se ne vozi sa starim kantama 12 do 15 godina...Eto toliko, Uberu obavezno omogućit rad i neka se svi bore za tržište.....</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Mario Katić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Elvira Vidović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicij</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Elvira Vidović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p> |
| <p><b>Vlado Koren</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Nenad Kosić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Damir Latin</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Zlatko Kovačević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Marko Reškov</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam novi prijedlog zakona i smatram da treba otvoriti tržište i omogućiti onima koji nisu polazili prometnu školu ili faks ili nisu kupili svjedodžbe istih da dođu do licenci polaganjem ispita i da se ukine određivanje lokalne samouprave o potrebnom broju taxi vozila u gradovima. Također je odlična ideja da se odredi starost automobila jer iskreno gledat stare merđe il pasate koji dime ko parne lokomotive i u raspadnom su stanju i nije neka sreća a svi znamo kak takvi prođu tehnički pregled a starija taxi vozila bi ga trebala prolazit dva puta godišnje.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Vladimir Krpić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Tomislav Kukec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Petar Magzan</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Predrag Lazić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Zoran Lovrenović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Davor Lončarić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>ranko sekušak</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U POTPUNOSTI PODRŽAVAM LIBERALIZACIJU TRŽIŠTA NA OSNOVI DEMOKRACIJE I SLOBODE TRŽIŠTA !!! Taksimetar je zastarjeli mjerni uređaj koji se oslanja na mehaničko mjerenje udaljenosti putem okretaja kotača vozila, a njegovo odstupanje iznosi i do 100m unutar prosječne gradske vožnje. da ne govorim o tome da za istu relaciju nikad nisam dobio isti iznos za platiti korištenjem TAXI usluge.S druge strane, moderna GPS tehnologija mjerenja ima odstupanje od svega 5-20m unutar iste gradske vožnje, a učestalim inovacijama na području tehnologije najavljuje se točnost od nekoliko cm (europski Satelitski navigacijski sustav Galileo). Podržavam korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored dosadašnjeg taksimetra. Smatram da je aplikacija kao mjerni uređaj preciznija od taksimetra i transparentnija jer mi pruža informaciju o cijeni prije početka vožnje te u konačnici i nižu cijenu usluge. U nepoznatoj sredini uz pomoć aplikacije mogu vidjeti rutu i dali me vozač vozi najkraćom rutom, a ne nažalost kao do sad, kada mi taksimetar pokazuje samo prijeđene kilometre a ne i najbolji smjer kretanja.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Toni Stanković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> <b>PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b> Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja neloyalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na</p> |

se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka  
Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja  
Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti

rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.).

Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša  
Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš.

Ad. 4. MSP test  
MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo.

Ad. 7. Optimalno rješenje  
Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Dean Petrović**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
Uber je najbolji, najtočniji, i najpovoljniji mogući prijevoz u Hrvatskoj. Sve ostalo su prevaranti

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Marko Slavulj</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta. Zamjena taksimetra aplikacijom pozitivna je promjena i teško zaustavljiva (kao i ostale inovacije). Ulaskom Ubera na tržište cijene prijevoza u Zagrebu su pale za 15-20%, u odnosu na one koje su Cammeo i ostali taksi prijevoznici već spustili razbijanjem monopola. Korisnici su to prepoznali, tj. privučena je nova skupina ljudi koja uopće nije koristila taksi prijevoz. Liberalizacija omogućava svima poslovanje pod jednakim uvjetima, pa se tako pojavila i aplikacija Car:Go koja je još jeftinija od Ubera (koji uzima 25%). Što se tiče školovanja vozača motornog vozila smatram da su oni potrebni u prijevozu tereta i putnika (sa izuzetkom taksi prijevoza) i da ih se ne svodi na nekakve tečajeve od 140 sati. Finska ima sličan sustav obrazovanja vozača (trajanje 3 godine). Naši školovani vozači su traženi vani i jako dobro plaćeni. Za taksi prijevoz smatram da je dovoljna B kategorija, uz propisane dodatne uvjete. Doc. dr. sc. Marko Slavulj</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Taxi Zagreb</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Pored taksimetra kao trenutno jedino legalnog sustava mjerenja i naplate, podržavam i uvođenje aplikacije kao alternative. Obzirom na bitne razlike između sustava, velike mogućnosti manipulacije, bitno većih troškova ugradnje i održavanja taksimetra i citavog niza drugih razloga, predlažem da se naplata umjerenog iznosa putem aplikacije ograniči isključivo na KREDITNE KARTICE. Predlažem i da se Zakonom jasnije uredi pitanje cjenika, tj da se naplata usluge može vršiti isključivo temeljem ovjerenog cjenika. Trenutno imamo situaciju da cijena usluge kod nekih prijevoznika (Uber) varira iz sata u sat i korisnik nezna unaprijed koliko će ga sutra koštati potpuno ista usluga koju je koristio danas. Razlike su ogromne (x2, x3, x5)</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>2 Innovative d o o</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u čl.4 jer je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarjelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva, aplikacija je puno točnija i transparentnija jer korisnici unaprijed znaju cijenu i detalje o vozaču, mogu se izbjeći prevare vozeći duljim putem... takođe i poduzetnike oslobađa atestiranja taksimetra i dodatnih troškova i činjenica da zakon neograničava cijene je dobra stvar jer ima prostora za tržišno natjecanje.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

**Silvio Markulin**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta što je dobro za ekonomiju i ostanak ljudi ovdje, pogotovo mladih. Ujedno ćemo pokazati svijetu, prvenstveno turistima da smo spremni osigurati dostupnu, brzu i transparentnu uslugu prijevoza. Svakako treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Ne podržavam monopol nikako kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je isti zastario pun manipulacija. Svakako bi trebalo ograničiti starost vozila te da ista ne budu starija od 10 godina. Ujedno se zalažem da za vožnju prijevoza korisnika osim kamiona i autobusa nije potrebna škola za vozača u trajanju od 3 godine nego je dovoljna vozačka dozvola B kategorije. Ujedno u djelu gdje se navodi da osoba koja posjeduje kaznenu evidenciju da se definiraju prekršaji pošto naše sudstvo nažalost u kaznenu evidenciju svrstava mnoga dijela što bi u razvijenim zemljama išlo pod prekršaj a ne u kaznenu evidenciju. Svakako mislim da je pravo vrijeme da se naprave promjene pošto dosadašnji zakon je zastarjeo i treba se okrenuti alternativnim i modernijim principima.

**Ankica Stanković**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Odbijen**

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja

profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna

cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.



primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Milan Ceranić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Članak 4. Podržavam novu definiciju auto taxi prijevoza u članku 4 jer uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarjelom taksimetru bitan je korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva. Aplikacija je puno točnija i transparentnija jer korisnici putem nje unaprijed znaju cijenu, detalje o vozaču i vozilu, rutu kretanja pa se na taj način pruža sigurnost putniku. S druge strane poduzetnike oslobađa periodičnog atestiranja taksimetra i drugih dodatnih troškova a istovremeno neograničava cijene pa otvara prostor za tržišno natjecanje. Članak 5. Smatram da je apsolutno nepotrebna trogodišnja strukovna škola za auto taxi prijevoz nego da je dovoljna B kategorija za pružanje takve usluge. Srednja prometna škola je potrebna za vozače kamiona i autobusa zbog složenosti takvih prijevoza. Članak 14. Podržavam stavku 4 i 5 ovoga članka jer rasterećuje poduzetnike obveze odlaženja u tijela javne uprave. Članak 20. Podržavam u cijelosti odredbe stavka 2 ovoga članka. Članak 47. Podržavam stavku 5 ovoga članka jer smatram da lokalna samouprava nesmije ograničavati broj auto taxi dozvola i proizvoljno ih dodjeljivati. Dosada smo bili svedoci kako su se auto taxi dozvole koristile kao sredstvo političkog pritiska kao i otvaranje sumnji na korupciju. Podržavam i stavku 8 ovoga članka koji omogućava predaju zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave kao i drugih potrebnih dokaza u digitalnom obliku, kao i stavak 9 ovoga članka koji olakšava poziciju poduzetnika. Podržavam i stavak 11 i 12 koji sprječavaju da eventualna tromost administracije predstavlja prepreke poduzetnicima. Članak 48. Podržavam odredbe ovoga članka da se omogući posjedovanje više lokalnih dozvola za auto taxi prijevoz što bi omogućilo realizaciju mogućih povratnih vožnji, npr. sa aerodroma. Iz svakodnevnih kontakata sa putnicima-korisnicima usluge UBER prijevoza nedvojbeno se daje zaključiti zadovoljstvo ovim prijevozom jer isti kroz aplikaciju dobiju sve informacije o naručenoj vožnji.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Bogdana Ćurković**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Podupirem liberalizaciju tržišta, Uber je najbolja stvar što se dogodilo hrvatskim građanima po pitanju prevoza putnika.....Aplikacija je super stvar, znaš tko po tebe dolazi, usluga dolazi u roku 3 minute i 2 i pol puta jeftinija usluga u Splitu...Taxisti koji se bune, godinama pljačkaju narod i smiju se...Šta se tiče tobože sigurnosti, u Splitu se zna tko je dobija koncesije za taxi službu, 70% sumnjivi likovi, šverceri i po rođijačkim vezama...Nisi mogao do licence, ako nemaš vezu u Banovini...Dan danas ima taxista koji su u Splitu privođeni radi dilanja heroina i kokaina, a i dalje taxiraju....Jedan dio ih uopće nema svoje koncesije, nego plaćaju auto i koncesiju starijim kolegama koji više ne mogu voziti po 50 tisuća kuna godišnje....To svi znaju koji su upućeni u zbivanja u gradu, toliko o njihovoj stručnosti i kopetenciji....Korisnica sam Ubera i jako sam zadovoljna, uslugom, vozačima i napsiljetku i cijenom...Samo Uber!....

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Mariana Zečić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario i pun manipulacija.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Taxi Gorica</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne i ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>NE PRIHVAĆA SE</b> – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.</p> |
| <p><b>Taxi Gorica</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA</b></p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA</b> – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije</p>  |

## ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU

Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije,

predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

Iako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije

#### **Taxi Gorica**

### **JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

- Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu.

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATLJIV – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIV – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika.

**Taxi Gorica**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrjedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.

**Taxi Gorica**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1

**Djelomično prihvaćen**

Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Taxi Gorica</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ne podržavamo novi zakon. Čudno je da se zakon mijenja jedino u Hrvatskoj, dok su ostale države čak i postrožile uvjete zbog Ubera, vidi se kakva nam je država, a o Camme, jedinoj taxi tvrtki koja podržava liberalizaciju zakona, tvrtki kojoj su oprošteni miliuni kuna i vlasniku koji zbog izbjegavanja plaćanja poreza ima otvorenih oko 200 društava s ograničenom odgovornošću bolje ni ne pisati. Ovo je sramotno i tko će odgovarati kada dođe do zatvaranja tvrtki i obrta ako dođe do neograničenog broja. Nadamo se da ćete promijeniti ovaj prijedlog i napraviti novi kakav ima većina zemalja Zapadne Europe koji se bore protiv Ubera, a ne da pišu zakone u Uberovu korist.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ilija Kovačević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Postojeći zakon je dovoljan i usklađen je s europskim direktivama tako da je preočito da se mi prilagođavamo uberu ako sada mjenjamo cijeli zakon. Liberalizacija taxi tržišta koja ide u prekomjerno izdavanje dozvola je pogubna za taxi djelatnost jer će strahovito pasti kvaliteta usluge a svaki jeftin prijevoz kako god ga nazvali direktno utječe na poslovanje javnog prijevoza jer mu uzima putnike a troškovi npr.ZETA padaju na lokalni proračun. U pitanju je i sigurnost putnika koji će se voziti tako liberaliziranim taksijem. Je li onaj tko će potpisati ovakav predloženi zakon spreman preuzeti i odgovornost za sve negativnosti koje će se dogoditi. Nije slučajno da takvog zakona nema nigdje u Europi.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivica Biočić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario i pun manipulacija. Treba omogućiti ljudima da rade i korisnicima da dobiju najbolju uslugu. te da prije, i tijekom voznje imaju uvid u cijenu i kvalitetu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Marin Tomaš</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Zbog sigurnosti na cestama obavezno unjeti u pravilnik ograničenje vremena vožnje na osam sati po danu što je vrlo lako i preko tahografa i preko Uber aplikacije koja mjeri vrijeme koliko je vozač on-line i to na način da jedan vozač ne može ispuniti dnevnu kvotu na jednom sustavu (primjerice taxi) i onda nastaviti na drugoj (Uber). Unjeti donje ograničenje starosti vozila iz istog razloga, ali isto tako i donje ograničenje na cijenu prijevoza ponovno zbog sigurnosti vožnje jer rat sa što nižim cijenama će izravno utjecati na sigurnost na cestama i to ne samo vozača taksija, nego i njihovih putnika i svih ostalih sudionika u prometu. Također iznaći način da se onemogući vožnja na crno što taksisti redovito rade, već unjeti obaveznu fiskalizaciju svake vožnje, redovite provjere i rigorozne kazne (po uzoru na Linićevu fiskalizaciju po restoranima) za prekršitelje kako bi se stalo na kraj pljačkanju taksista putnika i pogotovo neupućenih turista. No isto tako osigurati jednako financijsko opterećenje, jednake namete, poreze, davanja za sve bez obzira na mjesto gdje je tvrtka registrirana.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Davor Đerek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario i pun manipulacija.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Hrvoje Gjurkinjak</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario i pun manipulacija. Puno je za korisnika preglednije ako ima uvid u cijenu vožnje, prije i tijekom iste.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Đuro Lubura</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam predloženi zakonski prijedlog posebice jer se njime: - smanjuju barijere i ukidaju ograničenja za ulazak na tržište autotaksi prijevoza što će dovesti do značajnog zapošljavanja, povećanja kvalitete usluge i pada cijena za krajnje korisnike; - uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra uvodi mogućnost korištenja novih tehnologija temeljenih na satelitskim GPS sustavima kojima se omogućuje dodatna transparentnost i preciznost u korist potrošača; - za sve poduzetnike na tržištu uspostavljaju potpuno jednaki uvjeti poslovanja što svima omogućuje da se cijenama i kvalitetom u poštenom tržišnom natjecanju izbere za svoju tržišnu poziciju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Udruga vg taxi</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> <b>PRIMJEDBE I PRIJEDLOGE na Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom</b></p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>NACRT ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi</b></p> |

obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja

prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAČA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAČA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAČA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAČA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAČA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAČA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAČA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAČA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona. OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo

osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza pod krinkom istog. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“. U članku 5.st.2. Nacrta navodi se: „Vozači koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz i koji obavljaju iznajmljivanje vozila s vozačem kao posebni oblik prijevoza, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a ne moraju se osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju ne samo steći početne

unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

kvalifikacije, već se moraju i trajno osposobljavati kroz periodične izobrazbe – a što je sve u interesu putnika ali i drugih sudionika u prometu. Izbacivanjem obveze osposobljavanja kroz periodičku izobrazbu dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. Sve isto vrijedi i za vozače koji obavljaju iznajmljivanje vozila s vozačem. PRIJEDLOG Predlaže se brisati riječi „a ne moraju se osposobljavati kroz periodičku izobrazbu“. Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznčkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora

ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“

PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2. Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“

PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2. Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti

broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinice lokalne samouprave određuju broj dozvola na svome području uzimajući u obzir sljedeće kriterije; 1. Koeficijent prisutnosti zračne/trajektne luke (kp1): - Jedinica lokalne samouprave sa zračnom lukom ili zračnom i trajektnom lukom - 1.1, - Jedinica lokalne samouprave u kojoj se nalazi samo trajektna luka - 1.05, - Jedinica lokalne samouprave bez zračne i trajektne luke - 1.0. 2. Koeficijent relativnog omjera broja stanovnika i ostvarenih noćenja (kp2) Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i

regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. predlaže se brisati i st.11. i 12. iz istih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno. Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.“ PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela. PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i

učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona,



kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

**Sandra Dasović**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
 Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario i pun manipulacija.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Živko Vukas</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ovo je vrijeme promjena i vrijeme kada tržište treba prestati biti monopolizirano. Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario i pun manipulacija.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Frane Mrdeža</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, kvaliteta prijevoza, i povećao nivo usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario i pun manipulacija.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dorian Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> NEPODRZAVAM OVAJ ZAKON DA SE POGODUJE STRANOJ KOMPANIJI, „LJUDI UBER JE ILEGALAN do znaju i vozac koji rade za uber da rade bez ijednog papira i smiju se ovoj Drzavi i normalno da im paše nered a oni rade onako neki iz dosade,neki zbog znatizelje a vecina Honorarno poslije svog posla ide malo da radi,nitko se tu dugo ne zadrzava nema tu zarade a pogotovo ako radis preko neke firme neznas tko je veci prevarant taj koji te zaposlio ili uber mislim da su nasi ljudi veca pogan uber samo iskoristava sto ova nasa drzava pruza im jer nekog dobro podmazuju,znam covjeka koji preko tjedna radi u osiguranju u kutini njegov stalan posao a vikendom se iz dosade i provoda doveze do Zagreba i radi preko Uber app masa ih tako ima koji su iz drugih gradova a i iz samog Zagreba,svi oni znaju da rade ILEGALNO ali briga ih....Svi oni se protive da se stavljaju u isti koš sa legalnim taxistima, jer niti imaju,skolu,ni iskustvo,ni uvjete za automobil,vjerovatno lijecnicki(koju vecina mozda nebi ni dobila) idt.itd...jer nezele da ulazu u taj posao pa im paše nered dokle ide ide...znam sve to jer sam bio jedan od njih svi ponekad grijesimo zar ne...lp...sretno</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Zdravko Ronjak</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario i pun manipulacija.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> <b>PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3.</b> Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licence za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.</p> |

zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnog tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka  
Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja  
Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka  
Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države.

Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada  
Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša  
Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih

autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Dean Ercegović**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU U POTPUNOSTI PODRŽAVAM LIBERALIZACIJU TRŽIŠTA .**

Taksimetar je zastarjeli mjerni uređaj koji se oslanja na mehaničko mjerenje udaljenosti putem okretaja kotača vozila, a njegovo odstupanje iznosi i do 100m unutar prosječne gradske vožnje. da ne govorim o tome da za istu relaciju nikad nisam dobio isti iznos za platiti korištenjem TAXI usluge.S druge strane, moderna GPS tehnologija mjerenja ima odstupanje od svega 5-20m unutar iste gradske vožnje, a učestalim inovacijama na području tehnologije najavljuje se točnost od nekoliko cm (europski Satelitski navigacijski sustav Galileo). Podržavam korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored dosadašnjeg taksimetra. Smatram da je aplikacija kao mjerni uređaj preciznija od taksimetra i transparentnija jer mi pruža informaciju o cijeni prije početka vožnje te u konačnici i nižu cijenu usluge. U nepoznatoj sredini uz pomoć aplikacije mogu vidjeti rutu i dali me vozač vozi najkraćom rutom, a ne nažalost kao do sad, kada mi taksimetar pokazuje samo prijeđene kilometre a ne i najbolji smjer kretanja.Uber je najbolji, najtočniji, i najpovoljniji mogući prijevoz u Hrvatskoj.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Marijan Tomkić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Po meni i mnogih drugih gradana koji koriste uber, moraju ostaviti upaljenu aplikaciju bas onako kako ju korisnici koriste. Jedino sto bi napomenuo da se treba uvest red da ne moze bilo tko voziti uber nego samo oni koji su strucni vozit. Pod strucni mislim da bi vozaci trebali imat barem 2 godine iskustva tako da se korisnici tj. gradani osjecaju sigurnije u voznji naprednom i suvremenom uberu.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Ivan Žalac**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Podržavam ovaj prijedlog zakona.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Željko Spevec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U potpunosti podržavam liberalizaciju tržišta,taksimetar je zastario i netočan je.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mirko Grbeša</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja - članak 4. Podržavam ukidanje ograničenog broja taxi dozvola - članak 47.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Iver Pešut</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Liberalizacija i digitalizacija usluge. Dosadašnji sustav regulacije autotaksi prijevoza s famoznim taksimetrima doveo je do katastrofalno loše i preskupe usluge na štetu korisnika i zajednice. Podržavam uvođenje aplikacija s navigacijom te ukidanje broja lokalnih dozvola za prijevoz u svrhu poboljšanja usluge, njene transparentnosti na korist korisnika i zajednice</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Bernard malić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU PROTIV LIBERALIZACIJE!!!</b> Zamislite da u povjesnoj jezgri u dubrovniku ugostitelji samo odlucuju koliko ce imat stolova na svojim terasama.Do cega bi to dovelo i kako bi se brojni turisti osjecali?Sama liberalizacija je stetna za sve iz razloga sto je u svim turistickim gradovima tijekom sezone promet otezan,a dolaskom liberalizacije bi stanje bilo jos gore.Uber vec 2godine krši zakon RH kao sto je Europski sud donio odluku.Prijedlog novog zakona daje na volju svakom pojedincu da odlucuje cijenu prijevoza, smatram da to nije dobro za korisnike.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ratko Družinec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam pozitivne promjene koje donosi predložena liberalizacija autotaksi tržišta. Novim prijedlogom Zakona potiče se korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored zastarjelog taksimetra (članak 4.) - to je bitno jer je aplikacija koja koristi GPS tehnologiju kao mjerni uređaj daleko preciznija od taksimetra te transparentnija jer prikazuje cijenu vožnji unaprijed. Ujedno, aplikacija vas automatski spaja s najbližim korisnikom, što znači da štedite vrijeme i novac, jer ne morate voziti daleko do polazne lokacije korisnika. Novim prijedlogom Zakona ukinuo bi se ograničeni broj autotaksi dozvola (članak 47.) - svjedoci smo ograničenog broja dozvola koje je loše jer stvara neravnoteže na tržištu - zbog manjeg broja taksista trpi kvaliteta, a samim time i cijene su više nego bi trebale biti. Ukidanjem ograničenog broja autotaksi dozvola osiguravaju se jednaki tržišni uvjeti za sve te se ukida mogućnost povlaštenog dobivanja dozvola. Iz svega navedenog iščitavam boljitak za korisnike, davatelje usluga te i za samu državu jer je svaka lipa fiskalizirana... Konačno svi zadovoljni!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>darijo jovanović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon...</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivica Karanušić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Čitajući ovaj prijedlog Zakona, a napose komentare pojedinih prijevoznika taksista koji doslovno od riječi do riječi kopiraju komentare kao svoje vlastito mišljenje, ne mogu se oteti dojmu da odredbama ovoga prijedloga Zakona posebno pogođeni nalaze upravo taksisti. Ne sporeći stručno/strukovno mišljenje o mjernom uređaju za naplatu cijene taksi usluge ne mogu ne zamjetiti da je isto apsolutno pristrano i iz osobnog interesa. Taksimetre netko proizvodi, baždari, umjerava, održava i prodaje. S druge strane, ne postoji npr. nijedan geometar koji se ne koristi GPS uređajem za mjerenje zemljišne čestice, a primjena istog tog GPS-a u izmjeri duljine puta koju prijeđe "taxi" vozilo je neprihvatljiva. Aplikacija prijevoznika kojeg se napada svim oružjem bilježi svaku vožnju, fiskalizira račun i taj isti RAČUN ŠALJE KORISNIKU. Tko je ikada od taksista dobio račun, i to masno naplaćen? Ista stvar je i kod potrebite izobrazbe za taxi vozače. Tko je protiv? Pa isti oni koji provode izobrazbu i to debelo naplaćuju. Liberalizirajte ovo naše tržište prijevoza putnika sustavom jednakih mogućnosti i osigurajte snažnu kontrolu provedbe ovoga Zakona. Njegova primjena rezultirati će većim zapošljavanjem, povećanjem sigurnosti na cestama i konačno većim prihodima državne uprave i manjim cijenama za korisnike.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Nenad Blažanović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon što dozvoljava rad uberu u potpunosti jer ljudi koji i nisu imali nikakve prihode sada imaju mogućnost a taxiste potpuno razumijem nema više trpanja u džep na crno i varanje naroda pa zato i jest tolika hajka oko tog.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Hrvoje Pernar</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog zakona koji donosi liberalizaciju tržišta. Napokon zakon od kojeg će građani imati koristi, i cjelokupno društvo jer će se omogućit jeftiniji, brži i transparentni prijevoz građana. Vrijeme monopola je završilo i zbog toga je tolika pobuna kod onih pojedinaca koji su se od toga okoristili. Posla ima za sve i kada se cijene prijevoza spuste posla će biti još više za sve koji žele radit. Ovim zakonom najviše dobivaju građani i zbog toga imate moju podršku.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Zvonimir Bušić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog zakona koji donosi liberalizaciju tržišta. Od konkurencije korist imaju građani kroz niže cijene i bolju uslugu</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Vladimir Slipčević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam ovaj prijedlog zakona.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Marija Radić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Konačno jedan zakonski prijedlog u korist građana, zakonski prijedlog koji dokida dugogodišnji monopol i korupciju, koji donosi niže cijene, konkurenciju i transparentnost. Zbog dokidanja monopola valjda se i diže tolika buka. Podržavam ovakav prijedlog.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Darko Salopek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U potpunosti podržavam prijedlog zakona koji omogućava razvoj novih platformi i novih tehnologija koje su u cijelosti transparentne i lako se stavljaju u nove sustave koje su od velike koristi kako korisnicima, tako i pružateljima usluge prijevoza. Platforma Uber je sjajan primjer, korisnicima starih tehnologija predlažem prelazak na najnovije tehnologije 21.-og st. kako bi i korisnici bili u potpunosti integrirani U sustav pružanja usluge prijevoza!<br/> Hvala</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Krešimir Maraković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>David Marinić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Davor Matić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mate Miloloža</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mario Oremuš</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Boris Oreški</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Nenad Pecotić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Apsolutno podržavam pozitivne promjene koje donosi novi zakon! Bitno je prihvatiti što nosi budućnost, a ne živjeti u prošlosti! Stoga, svakako aplikacija u prvom redu da se olakša korisnicima!</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Damir Dukarić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam zakon!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Matea Posavčević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog Zakona o cestovnom prometu u smislu liberalizacije autotaksi tržišta. Liberalizacija je prijeko potrebna kako bi se postigla ravnoteža na tržištu te ljudima omogućio veći izbor. Istodobno, zamjena taksimetra aplikacijom pozitivna je promjena koja vodi Hrvatsku u dobrom smjeru, ka modernizaciji i napretku.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Božidar Oštarčević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Sanja Hrستیć</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam ovaj nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu jer je to iskorak prema liberizaciji. Samim time korisnici autotaksi prijevoza imaju više izbora što donosi i više radnih mjesta za sve koji žele raditi.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Jozo Perković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Stjepko Milatić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Predlažem potpunu liberalizaciju taksi usluga I prevoza putnika te korištenje GPS a. Te korištenje aplikacije kao jedinog mjernog instrumenta naplate.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mario Občević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Poštovani ,predlažem potpunu liberalizaciju tržišta i uvođenje gps-a kao mjernog instrumenta naplate ,te mobilnih aplikacija ,jer su one budućnost i korisniku usluge kao i Vama sve je transparentno i prolazi kroz sustav ,te ne postoji mogućnost manipulacije ,l.p.</p>           | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Frano</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U potpunosti prihvaćam liberalizaciju taxi usluga i korištenje gps-a (aplikacije) umjesto taximetra. Korištenjem aplikacije sve podatke znaš unaprijed, cijenu, vrijeme čekanja, ime vozača, auto u kojem ćeš se voziti. Nema nepoznanica i iznenađenja kad započneš i završiš sa vožnjom</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Zoran Kožić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Apsolutno podržavam novi prijedlog zakona</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Vid Paradžik</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Jadranko Pavlič</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Božidar Abramović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam pozitivne promjene u nacrtu prijedloga novog zakona tj. uvođenje mobilne aplikacije kao mjernog uređaja te neograničavanje broja autotaksi dozvola. Mobilna aplikacija je preciznija od taksimetra, pokazuje cijenu vožnje unaprijed te spaja korisnika s najbližim vozilom, a to štedi vrijeme i novac. Dokazano je da je mjerenje taksimetrom neograničeno puta zlobotrebljivo, a poglavito u slučaju stranih posjetitelja Hrvatske. Mobilna aplikacija je transparentna, provjerena i omogućuje uspostavljanje povjerenja u prijevozu putnika koje je narušeno velikim brojem manipulacija u prošlosti. Istina te manipulacije su se smanjila od kada je aplikacija dosla na tržište. Povjerenje posjetitelja u državu i njegove građane je daleko važnije od interesa pojedinaca koji su godinama za osobni interes zakidali posjetitelje</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mislav Buntić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam GPS sistem, podržavam aplikacije! UBER je donio transparentnost, točnost, nova radna mjesta, korisnicima jeftiniji prijevoz. Partnerske tvrtke plaćaju svoje obveze prema državi, veće nego taxi obrtnici koji plaćaju paušal, a koji je nerealan u odnosu na njihove vožnje i tarife. Hvala bogu da se nešto promijenilo i svima nam omogućilo da imamo više za kruh!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Goran Perajica</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> U potpunosti prihvaćam liberalizaciju taxi usluga i korištenje gps-a i aplikacije umjesto taximetra. Korištenjem aplikacije sve podatke znaš unaprijed, cijenu, vrijeme čekanja, ime vozača, auto u kojem ćeš se voziti. Nema nepoznanica i iznenađenja kad započneš i završiš sa vožnjom. Sve je transparentno za razliku kod TAXI službe. U Hrvatskoj ne postoji osoba koja nije izvarana i prevarena od taxi vozača , što je vidljivo iz komentara tekuće godine ,a i ja sam žrtva prevare od strane taxista.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Marko Pavlović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Mladen Petroci</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Siniša Pincetić</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Nikola Novaković</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>U potpunosti podržavam liberalizaciju tržišta te korištenja gps-a kao točnijeg mjerila, a i korištenje same aplikacije za komuniciranje i naručivanje vozila pomoću koje se sve zna unaprijed (procjenjena cijena, vozač. ocjena vozača, vozilo itd itd) te na početku i na kraju vožnje nema nikakvih iznenađenja.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |

**Uber Croatia d.o.o.**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Uber podržava iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza, ali ima određene primjedbe na Nacrt koje iskazuje u ovom komentaru. Već ovakav zakon donijet će brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom. Od važnijih dobrobiti koje će Zakon donijeti ističemo sljedeće: - Uvođenje elektroničke aplikacije za određivanje naknade za obavljeni prijevoz te za naručivanje prijevoza - smatramo da je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative taksimetru bitan korak prema digitalnom društvu te pokazuje da hrvatski zakonodavac slijedi smjernice Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), kao i najbolje regulatorne prakse iz država EU-a. - Nema ograničavanja cijena i broja autotaksi dozvola - činjenica da zakon ne ograničava cijene vrlo je dobra, jer ostavlja prostora za tržišno natjecanje i mogućnost izbora prilikom kupnje proizvoda ili korištenja usluga. Isto tako, svjedoci smo ograničenog broja dozvola koje je loše jer stvara neravnoteže na tržištu - zbog manjeg broja taksista trpi kvaliteta, a samim time i cijene su više nego bi trebale biti. Međutim, bez obzira na načelno pozitivan smjer, ovaj se zakon može još poboljšati. Od negativnih strana zakonskog prijedloga želimo istaknuti sljedeće: - Nema posebne kategorije za usluge poput Ubera - puno bolje rješenje bilo bi uvođenje nove kategorije "predugovoreni prijevoz", koja bi se razlikovala od autotaksi prijevoza. Prema prijedlogu koji smo prezentirali na radnoj podskupini MPPI-ja, nova kategorija olakšala bi licenciranje pružatelja predugovorenog prijevoza, koji ne bi imali pravo na povlastice namijenjene pružateljima autotaksi usluga (korištenje taksi stajališta, vožnja žutom trakom, oznake na vozilu). Na ovaj način otvorile bi se dodatne mogućnosti za zaradu i neprofesionalnim vozačima. - Dvostruko licenciranje autotaksi prijevoznika - prema prijedlogu autotaksi prijevozniku treba nacionalna autotaksi licencija i dozvola jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba. Međutim, svjedoci smo da je lokalna dozvola dodatno birokratsko opterećenje koje komplicira procedure te usporava zapošljavanje. Stoga je potrebno da novi Zakon definira samo državnu licenciju, jer se njome potvrđuju svi bitni uvjeti vezani za sigurnost korisnika. - Teorijski ispit za vozače u autotaksi prijevozu - smatramo da je vozački ispit B kategorije u Hrvatskoj dovoljno rigorozan i zahtjevan te daje imateljima vozačkih dozvola potrebna znanja o prometnim pravilima i sigurnosti. Usto, aplikacija satelitski navodi vozača do lokacije korisnika i konačne destinacije, čime je moguće zaključiti da je vozački ispit sasvim dovoljan za obavljanje ove vrste usluge te da nema potrebe za dodatnim ispitom za vozače autotaksija.

**Ermin Fukelj**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Podržavam!

**Odbijen**

Odbijeno predugovoreni prijevoz nije predviđen Zakonom Odbijeno Zakonom je predviđeno izdavanje dozvole i licencije za autotaksi prijevoz Odbijeno stručna osposobljenost vozača za obavljanje autotaksi prijevoza regulirana je zakonom

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Petra Andabaka</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ne podržavam novi zakon. Predlažem da ostane zakon kakav i je. Novi zakon je predviđen samo da pogoduje Uberu, a na štetu starih taxista. Taxistima je to glavni izvor prihoda, a svima drugima dodatna zarada nakon redovnog posla. Da ne pričam previše o sigurnosti, recimo kad se produžuje dozvola za taxi između ostalog potrebno je dostaviti potvrdu od suda da nisi kažnjavan što je za mene jako bitno. Da li će tako biti i sa novim zakonom? Sumnjam. Broj mora biti ograničen jer kako u svakom poslu ima ograničenja tako treba biti i u taxi prijevozu. Gradovi bi i dalje trebali izdavati dozvole na svom području, te ako se ukaže potreba tj. ako treba još taxija, ne vidim problem da se izda još dozvola. No, moraju postojati određena ograničenja i zakonske regulative jer previše taxija na cesti znači manja zarada, a zašto ljudi rade nego da bi se zaradilo. Stoga ja predlažem neka struka kaže svoje o broju vozila i da struka izračuna najnižu cijenu po kilometru. Tako bi svi bili ravnopravni i ne bi bilo dampinga. Po meni je potrebno izračunati najnižu isplativu početnu cijenu. Definitivno ne podržavam Uber! Ovaj zakon nikako ne bi pridonio stvaranju novih radnih mjesta nego bi se postigao obrnuti učinak, postojeći taksisti koji prehranjuju svoje obitelji i kojima je taksiranje jedini izvor prihoda bi izgubili posao.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dominik Kosić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju prijevoza u ovom prijedlogu zakona.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Antonio Cajner</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam novi prijedlog zakona.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Karolina Sič</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju taxi usluga i korištenje gps-a i aplikacije na mobitelu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Zvonimir Kuliš</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Potpuno podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti nova radna mjesta i omogućiti ljudima lakšu zaradu i traženje posla. Korisnicima treba dati pravo izbora. Konkurencija je nužna kako bi se poboljšale usluge prijevoza stalnim stanovnicima i turistima koji koriste uber u drugim državama. Taksimetar je pravi mjerni instrument pun manipulacija te je zastario.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Karlo kokeza</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Slazem se s zakonom.smatram se da bi se trebala moderizirati usluga prijevoza.mislim da je taksimetar zastarija i mislim da je bolje mijerenenje voznje aplikacijon Bolji je uber taxi smece</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Mirko Pavić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> podržavam ovaj prijedlog zakona jer će stvoriti puno novih radnih mjesta i pružiti ljudima priliku za posao. Treba liberalizirati tržište te korisnicima dati pravo izbora. Zdrava konkurencija je potrebna i nužna kako bi se poboljšale usluge, stoga ne treba podržavati dominaciju jedne skupine kao ni taksimetar kao jedini pravi mjerni instrument pošto je zastario.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Danijel mutak</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podrzavam zakon samo sto se treba zabranit vozila starija od 10 godina i da iz drugih gradova dolaze radit u zg ili iz zg u st du ri</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Gordan Königshofer</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ne podržavam uvođenje aplikacije kao mjernog instrumenta, jer je nju moguće programirati na način koji odgovara naručitelju aplikacije. Pri tom ne mislim nužno da nije moguće odrediti udaljenost od točke A do točke B, već da aplikacija može biti programirana da neopravdano diže koeficijent cijene čak i kad potražnja nije veća. Do sad nisam čuo da je netko transparentno pokazao koliki je bio broj poziva u odnosu na ponudu auta, kad su dizane cijene vožnje Uberom. Ne postoji metoda da se provjeri opravdanost podizanja cijene niti u trenutku podizanja cijene, a niti naknadno, unatrag 2, 3 ili mjesec dana. Ne postoje ni objavljene tablice kolika mora biti potražnja da koeficijent bude npr. 1,2 ili 1,5, ili 2,5 itd. Ne može se to prepustiti dobroj volji ni nečijem poštenju. Mogućnost zlorabe kod velikih i bogatih firmi se najbolje vidjela kod Volkswagena i namjernog manipuliranja (varanja) aplikacijom za ispuštanje CO2. Firma koja već 2 godine potiče (bez potrebnih dozvola) rad koji se preko 100 godina u cijelom svijetu zove taksiranje, a koja se pravi da je to drugačiji oblik prijevoza, svakako ne ulijeva povjerenje da će sve biti ispravno. Nadalje, ostavlja se mogućnost i samim vozačima da manipuliraju cijenom, npr u izdvojenoj zoni poput zračne luke. Dovoljno je da parkiraju skupa, pa da se dogovore i samo jedan ili dva ulogiraju nakon slijetanja zrakoplova, a ostali da ne budu ulogirani, i cijena vožnje se automatski diže. Kad prvi postanu zauzeti, opet se ulogira samo jedan ili dvojica, i cijena ostaje visoka, jer u isto vrijeme puno više ljudi traži prijevoz, itd. Kod</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija</p> |



taksimeta takva mogućnost ne postoji. Za taksimetar netko kaže da je relikv prošliosti. No, s njim se točno zna tarifa i naplata, jer mora jednom godišnje biti baždaren, kao i crpke na benzinskim postajama ili svake 2 godine vage u dućanima. I ta provjera jamči preciznost, za razliku od ovako ili onako programirane aplikacije. No, relikv prošliosti je prisutan u prijedlogu zakona. U 1990-tima bilo je moguće otvoriti bilo koji obrt bez odgovarajuće škole i majstorskog ispita, zahvaljujući jednom članku (čl. 80) Zakona o obrtu. Tad je bilo ratno stanje, i na taj način se omogućilo da tko god ima sklonosti voditi neki posao, može to učiniti bez gubljenja vremena i novaca na prekvalifikacije. Krajem 90-tih taj je članak ukinut i danas nije moguće otvarati bilo što bez osposobljenosti. Sve do ovog prijedloga zakona koji vraća relikte iz prošlosti, ali sad potpuno neopravdano, jer nije ratno stanje, niti raste nezaposlenost, niti je zemlja u financijskom padu, baš naprotiv. Zato ovakav prijedlog smatram pogodovanjem kompaniji kojoj bi najbolje odgovaralo da svi automobili masovno koriste Uber aplikaciju, pa za bilo koji prijevoz oni uzmu 25%. Zato Uber tvrdi da se može otvoriti 10000 radnih mjesta. Koji ministar to ne želi čuti? Ali, ako je vjerovati izjavi g. Tremca (VL 20.2.2017.), da oni vide novo tržište od 400-500 milijuna kn godišnje, onda nema dosta prometa za 10000 radnih mjesta. Brojke su jasne: 500 milijuna/10 tisuća = 50000 kn prometa po radnom mjestu godišnje. 25% uzme Uber, ostaje 37500 kn. Prijava na minimalac će biti oko 1100 kn mjesečno x 12 mj. = 13200 kn godišnje. Dakle, ostaje 24300 kn. Za 50000 kn prometa, potrebno je prevaliti 11-12 tisuća km, dakle gorivo je cca 6000 kn. Sad je već ostalo 18300 kn ( za cijelu godinu). Jedan servis godišnje, registracija, mjesečni troškovi žiro računa u banci, zimske gume, eventualni kvarovi i sl. neka budu još 6000 kn. Internet, kao ni pad vrijednosti auta koji će se morati za par godina mijenjati nisam ni računao. Ostalo je 12300 kn :12 mjeseci = 1025 kn mjesečno. Debelo ispod minimalca. Dakle, nema dovoljno posla za 10000 radnih mjesta. Ni blizu. To su uvjeravanja samo da se predstave kao napredna kompanija koja nudi nešto pozitivno i revolucionarno, i da se udovolji njihovim zahtjevima. Način kretanja kroz grad se isto ne mijenja na revolucionaran način. Nitko ne teleportira ljude, nego ih se vozi kao i do sad, osobnim automobilima od točke A do točke B. To nije novo. Novo je da će, ako bude u Zagrebu 7-8 tisuća novih taksija, sve žute trake će biti zakrčene, a tramvaji i autobusi će gubiti putnike. Npr. po cijeni polusatne karte 3-4 čovjeka će se moći voziti nekoliko km od vrata do vrata, umjesto da pješake do stanice, čekaju vozilo, voze se nekom od linija ne nužno najkraćim putem kojim idu, pa opet pješake od stanice do odredišta. Po cijeni karte od 90 minuta, mogu skoro kroz cijeli grad. Dakle, cijelo vrijeme Uber potencira sukob sa taksistima, a mudro šute o mogućem gubitku javnog gradskog prijevoznika ZET-a. Uostalom, već sad se vidi da ZET ima smanjene prihode i uz ovaj broj vozila koja voze preko Ubera, iako se manje ljudi šverca uz jeftinije karte od onih koji se još voze sa ZET-om, a kamoli ako se tržište potpuno liberalizira. Trebamo li plaćati nerentabilne tramvaje i autobuse, tj. subvencionirati ih još više nego do sad, kad izgube još 10-20 putnika po vozilu? Sigurno u ZET-u nitko neće dobiti otkaz, niti će se prorijediti vozni red, niti će se ukinuti linije, niti će se kome smanjiti plaća. Jedino što je sigurno je da će od 500 milijuna kn prometa, Uber uzeti 125 milijuna provizije. Ovaj prijedlog zakona sasvim sigurno pogoduje Uberu, a protiv je interesa gradova. Jutarnje i gužve u popodnevnoj špici se neće smanjiti, jer ljudi neće

pohrliti prodati svoj auto, tj svoj komfor zato što imamo više auta za prijevoz na cesti. Dakle, moj zaključak je da će prvenstveno javni gradski prijevoz voziti prazniji, te da su jako površno zaključene neke stvari, što nije ni čudno, ako je predstavnik marketinške kompanije na koju se navodno ne odnosi presuda Europskog suda bio u radnoj skupini za njegovu izradu, iako ne znam prema kojim kvalifikacijama?! Čudim se samo ljudima u ministarstvu koji jesu stručni, pa vjeruju da je ovo dobro rješenje.

**Sonja Privrat**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Ovaj prijedlog zakona je sramotan, i na žalost nema puno država u Europi, a i šire, pored Lijepe Naše koje bi ga se takav kakav je uopće usudile predložiti. Nadam se da će kad dođe na Vladu netko shvatiti da je napisan po narudžbi lobija i da nije u interesu Hrvatske i njenih građana. Žao mi je ovih mladih ljudi koji rade za Uber, možda prvi put u životu imaju koju kunu u džepu koju su sami zaradili, i još ne shvaćaju da je to što rade na duge staze neodrživo, ali Uberu ih očito nije žao. Nije ih briga za prijave koje su ti mladi ljudi dobili, nije ih briga kako će s tim cijenam po kojima voze preživjeti, platiti gorivo, održavati auto, a o kupnji novog kad ovaj koji imaju ne bude više upotrebljiv zbog velike kilometraže koju rade mogu samo maštati. Oni im uzimaju 25 % od te sirotinje i baš ih briga, ne plaćaju im mirovinsko ni zdravstveno, nema radnog odnosa, bolovanja, ničeg, i još ih angažiraju da u slobodno vrijeme pišu ovdje komentare na prijedlog zakona. Gospodi iz Ubera bi bilo bolje umjesto da mobiliziraju te mlade ljude da komentiraju zakon, pripremaju obranu od kaznenih prijava koje su podnesene protiv njih zbog: kaznenog dijela udruživanja u zločinačku organizaciju, obavljanja neregistrirane djelatnosti, prijevare, zavaravanja oglašavanjem, zloporabe povjerenja u gospodarskom poslovanju, utaje carine ili poreza i još sedam drugih kaznenih djela. Kad bi ovaj prijedlog zakona prošao bio bi to poticaj svim ostalima koji rade protiv zakona da lobiranjem i korupcijom mijenjaju zakone sebi u korist kao što u ovom slučaju to čini Uber.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Klara Matić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam korištenje modernih tehnologija poput mobilnih aplikacija, GPS-a i slično u uslugama autotaksi prijevoza. Mnogo su transparentnije i učinkovitije od taksimetra. Podržavam potpunu liberalizaciju tržišta pružanja usluge prijevoza. Kao korisnica aplikacija za prijevoz (Uber, Lyft,) jako sam zadovoljna uslugom koju omogućuju. Transparentno, čisto, ugodno, povoljno i sigurno. Uvijek dobijem račun putem elektronske pošte, vidim rutu puta za vrijeme vožnje, tko me vozi, registraciju vozila i ocjenu koju vozač ima. Uslugu prijevoza može pružati svatko tko ima vozačku dozvolu i ispravan automobil (iznajmljen ili u vlasništvu). Stoga, ta usluga nije luksuz a konkurencija pozitivno utječe na zadovoljstvo krajnjeg korisnika. Neću se osvrutati na prijašnja iskustva sa "tradicionalnim" taksi vozačima. Trenutno smo u 21. stoljeću i krajnje je vrijeme da tako živimo i prihvatimo tržišnu ekonomiju te cijene temeljene na odnosu ponude i potražnje. Usluga pružanja prijevoza ne smije biti ograničena na određene skupine pružatelja nego na sve koji se time mogu i žele baviti. Time će se dodatno omogućiti korištenje usluge prijevoza skoro svim skupinama društva a mnogi će pronaći jedini ili dodatni izvor prihoda. Liberalizacija tržišta će pozitivno utjecati na smanjenje broja vozila na cesti, manje zagađenje okoliša, manje prometnih nesreća pod utjecajem alkohola, više zaposlenih osoba, više izdanih računa, veći prihod države od poreza i veće zadovoljstvo svih korisnika usluge.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivica Matić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Nisam za takvu liberalizaciju, nego da se sačuva ipak s obzirom na značajke pojedinih lokalnih jedinica i samouprava, mogućnost ograničenja AUTOTAKSI dozvola, jer u suprotnom će doći zasigurno do kaosa i anarhije!!!!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Juraj Cunk</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Slažem se u potpunosti sa novim prijedlogom o zakonu, također i sa digitalizacijom sustava u putničkom prijevozu, kako u UBER-u tako i u ostalim prijevozničkim agencijama. Smatram da su taksimetri zastarjeli a i skupi su za održavanje...Svijet ide prema naprijed, nemojmo zaostat.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Pave Šturman</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog Zakona jer omogućuje nova radna mjesta, modernizaciju poslovanja, liberalizaciju tržišta i stvaranje nove ekonomske vrijednosti, nauštrb trenutnog monopola i nepotrebnih ograničenja.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ivana Miljan Tremac</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam ovaj prijedlog jer će donijeti Hrvatskoj napredak u vidu usluga prijevoza osobnim automobilima. Poglavitito jer se prvi puta prepoznaje značaj novih tehnologija poput aplikacija i GPS-a, a zastarjeli taksimetri podložni manipulacijama idu prema pošlosti.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Iva Kurek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivo Katić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Marko Breglec</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam prijedlog novog Zakona.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Maro Palunčić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Matej Biočić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam korištenje aplikacije umjesto taksimetra.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mateo Mišeta</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Orsat Rozić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/>         Podržavam novi Zakon.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Stanko Tešić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Davor Šepac</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Taksimetar je stvar prošlosti. Podržavam novi Zakon.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Andrei Petera</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam korištenje aplikacije i legalizaciju autotaksi tržišta.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Damir Ćuk</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Novi Zakon je super</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Zoran Krog</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Koristeći taxi kao uslugu smatram da je jedino UBER kao takav transparentan prema korisniku a i prema poreznoj. Podržavam liberalizaciju tržišta u svakom pogledu pa nek pobjedi ponuda i potražnja. Važno je samo da država dobi svoj dio kolača. Jedino mi nije jasno zašto UBER ne može ostat najam vozila sa vozačem ako to korisnici žele. Tko to i zašto sprečava.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Andrijano Miljević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam korištenje aplikacije umjesto zastarjelog taksimetra.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Valentina Vojvodić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> hahhahahahahaha jedino u našoj državi nekvalificirani vozači mogu "imati" mogućnost obavljanja taksi prijevoza ili bilo kakvog oblika prijevoza putnika, ne tereta, jer za to se mora biti kvalificiran :) Evo ja kao državni službenik želim biti frizerka danas, sutra možda doktorica ili eventualno postolar.. Zašto mi to država ne želi omogućiti? Ako svaki student, umirovljenik i neki drugi može profesionalno obavljati neku djelatnost pa mogu i ja svaki dan fušariti kroz drugi zanat i pri tome ne plaćati nikakve poreze i prireze državi.. I još me samo zanima, kad i kako se sva ta društva s ograničenom odgovornošću svakodnevno otvaraju i zatvaraju. Tko plaća zaostatke poreza, tj. troškove nastale nakon stečaja? Vjerojatno još jednom predstečajnom nagodbom, poput "afere" Cammeo kada su zaboravljeni i oprošteni milijunski iznosi.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Damir Popadić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Danijel Popsek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Marijo Gvozdenica</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> <b>PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b> Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3.</p> |

nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje

Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Stjepan Protković**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O**  
**PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT**  
**PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U**  
**CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA**  
**ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**  
Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje



**Vozi auto j.d.o.o.**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Cijeli ovaj za sada pokušaj proguravanja ovakvog zakona pokazuje kompletnu nekompetentnost nadležnih u provođenju postojećeg zakona i pogodovanje velikim igračima. Niste bili sposobni, voljni i domoljubi da provodite postojeći zakon a postojeće gospodarske subjekte ćete zatvoriti i tržište auto taxi prijevoza ubaciti u amatersko pružanje usluga i sivu ekonomiju. Nismo protiv novih tehnologija, novih radnih mjesta i inovacija - nižih cijena ali i boljeg životnog standarda. Što ovaj zakon donosi od toga? samo populistički pristup nižih cijena i slobode tržišta, pozivanje na Direktive EU. Poštovani ministre Prometa... i članovi Vlade trenutno imamo najliberalniji zakon o taxi prijevozu u EU. Sve navode o potrebi primjene postojećeg zakona nisu ničim podkrijepljene osim pritiskom i plaćanjem udrugama, društvima i članovima Vlade i Sabora kao i lobistima raznih troškova direktno ili indirektno od stane Ubera. Sve je poznato većem dijelu javnosti kako se to radi u Hrvatskoj. Ovim novim zakonom će se ukinuti čak i Srednje škole za zvanje vozača motornog vozila, a omogućiti svima koji imaju samo B amatersku kategoriju za upravljanje vozilom da voze ljude. Neće morati imati nikakve oznake da se ne bi znalo da su profesionalni vozači i da moraju imati 0,00 promila alkohola a i danas na Zračnoj lusi Franj Tuđman imate 60 vozila Ubera koji čekaju letove i vožnje već uz treće pivo, ali su amateri pa im ne možete uzeti dozvolu ato će postati praksa od izglasavanja novog zakona. Posljedice mogućeg izglasavanja ovog katastrofalnog zakona snosit će opet porezni obveznici nažalost izgubljeni životi i ne učimo od drugih zemalja gdje je UBER platforma stavljena izvan zakona grad London je oduzeo dozvolu UBERu a i u ostalim zemljama EU radi nelegalno i vode se sudski sporovi oko platforme UBER. Niti u jednoj zemlji EU nije dozvoljen obračun pređenog puta putem mobilne aplikacije(izuzev jedne koja nema taxi prijevoz a javni prijevoz je besplatan) Naša administracija nije u stanju provoditi ni ovaj "zastarjeli" zakon a kako li će tek novi kad i sami nisu educirani za postojeći ili su plaćeni da ne "rade"

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

**Vozi auto j.d.o.o.**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

Predlažem da prema novom zakonu svi ministri prime samo vozače koji imaju barem tri razreda osnovne škole i položen tečaj prema novom prijedlogu Zakona. Vozačka dozvola je 500 bosanskih maraka u Prijedoru i morate svakako otići jer fotografije ne primaju poštom. Neka donesu potvrdu gdje potvrđuju da nisu pod istragom jer ne mogu dobiti potvrdu sa Suda jer je to jednako važeće po novom zakonu, a da članove obitelji vozi isključivo UBER a ostali građani neka koriste taxi kao i do sada uz prihvaćanje svih rizika koji nosi vožnja sa dosadašnjim taxijem. Daljnje komentiranje zakona nije potrebno jer će sigurno cijeli zakon ići na ponovnu izradu prijedloga Zakona

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Tomislav Raić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>ANDREA MATELJAN</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Poštovani, predlažem da se u ovom prijedlogu Zakona kao mjerni instrument za izračun vožnje koristi isključivo taksimeter koji je kao takav jedini mjerni instrument koji se kontrolira na godišnjoj razini od za to ovlaštenih subjekata. Smatram da je uporaba aplikacije moguća isključivo prilikom naručivanja vozila, no s obzirom da ista nije precizna prilikom izračunavanja prijeđenih kilometara smatram da je u ovom trenutku nedopustivo da ista bude definirana kao sredstvo izračuna kako je to predloženo ovim prijedlogom Zakona. Osim toga, potrebno je u ovom prijedlogu Zakonu dodati odredbu koja bi jasno definirala i formiranje cijene taksi usluge. Naime, nužno je u ovom prijedlogu Zakona navesti da cijena taksi usluge treba biti jasno iskazana u taksi vozilu i ovjerena od za to odgovarajućeg tijela sukladno Zakonu o zaštiti potrošača (NN 41/14, 110/05), znači nužno je postojanje jasno vidljivog cjenika u svakom vozilu koje se bavi taksi prijevozom sa svim odgovarajućim stavkama . Navedeno iz razloga da bi se izbjegla svaka manipulacija cijenama, odnosno da korisnici usluge ne plaćaju uvećane cijene bez ikakvog pravovaljanog razloga.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno uz taksimeter priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija</p> |
| <p><b>Željko Raljević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Branko Ramić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Kristijan Rebac</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimeter kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>EKO TAXI</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Apsolutno podržavamo kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza. Korištenje mobilne aplikacije za narudžbu vožnje jest i treba biti uobičajeno sredstvo koje se koristi prilikom obavljanja autotaksi djelatnosti, međutim aplikacija se nikako ne smije koristiti za izračun cijene prijevoza jer je izrazito podložna jednostavnim malverzacijama koje se mogu koristiti na štetu korisnika. Također, njihova preciznost je dvojbena i ne postoji nikakvo jamstvo Državnog zavoda za mjeriteljstvo da prijedena relacija odgovara stvarnom stanju.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Arijana Hoti</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Podržavam pozitivne promjene koje donosi predložena liberalizacija autotaksi tržišta. Varijanta aplikacije automatski izdaje račun i šalje korisniku na njegovu adresu, za razliku od taksista ( taksimetra kao takvog), a da ne spominjemo super prednosti poput naplate otkazane vožnje i sl. Zakon bi se trebao ugledati na sve povlastice koje Uber pruža svojim partnerima. Novim prijedlogom Zakona potiče se korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored zastarjelog taksimetra (članak 4.) - to je bitno jer je aplikacija koja koristi GPS tehnologiju kao mjerni uređaj daleko preciznija od taksimetra te transparentnija jer prikazuje cijenu vožnji unaprijed. Ujedno, aplikacija vas automatski spaja s najbližim korisnikom, što znači da štedite vrijeme i novac, jer ne morate voziti daleko do polazne lokacije korisnika. Novim prijedlogom Zakona ukinuo bi se ograničeni broj autotaksi dozvola (članak 47.) - svjedoci smo ograničenog broja dozvola koje je loše jer stvara neravnoteže na tržištu - zbog manjeg broja taksista trpi kvaliteta, a samim time i cijene su više nego bi trebale biti. Ukidanjem ograničenog broja autotaksi dozvola osiguravaju se jednaki tržišni uvjeti za sve te se ukida mogućnost povlaštenog dobivanja dozvola. Iz svega navedenog iščitavam boljitak za korisnike, davatelje usluga te i za samu državu jer je svaka lipa fiskalizirana... Taksi prijevoz je nedovoljno razvijen i sveden na monopol prijevoznika Radio taksi i ostalih taksi službi, koje uredno ODBIJAJU PRUŽITI USLUGU klijentima koji putuju na kraće udaljenosti te klijentima iz udaljenijih područja grada - jer su taksistima 'neisplative'. Nebrojeno puta događa se situacija da se zakazana vožnja taksijem NE OSTVARI radi nedolaska vozača po telefonskom dogovoru. Također - nikada se ne zna procijeniti koliko će vožnja koštati, s obzirom da taksisti iskorištavaju putnikovo nepoznavanje određenog područja te izabiru vožnju duljim rutama, u cilju naplate više cijene vožnje! Naravno, opcija prijevoza Uberom treba biti pomnije regulirana, no ne i zabranjena, prvenstveno zato što ima najrazrađeniji sustav poslovanja, što se korisnika tiče. Mislim da treba ukinuti klasični monopol taxi službi koji traje već godinama. Zdrava konkurencija je normalna stvar u svijetu i mislim da ljudi imaju pravo odlučivati s kime će se voziti i po kojoj cijeni i kvaliteti.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Zvonimir Cerovečki</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam prijedlog Zakona kojim se potiče korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored zastarjelog taksimetra (članak 4.), kao i prijedlog Zakona za ukidanje ograničenog broja autotaksi dozvola (članak 47.)</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Krešimir Mamić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Zakon je odličan jer će omogućiti otvaranje novih poslovnih subjekata na području autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Vladimir Badanjak</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Maja Kurek</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Neka putnici sami odluče hoće li koristiti usluge prijevoznika koji koristi taksimetar ili aplikaciju, mislim da je to najpravednije.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Salona</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> <b>PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b> Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište</p> |

nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje

svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

#### Salona

### **JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu

#### Odbijen

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni

neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja –

mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Pavel Pražić**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
 Definitivno podržavam pozitivne promjene koje će ovaj zakon donijeti na tržište autotaksi prijevoza. Zakon će omogućiti brojne pozitivne učinke za same građane RH time što će kvaliteta prijevoza biti viša a cijena za potrošača niža. Osim toga, otvara se čitav niz radnih mjesta i potiče se zapošljavanje što u konačnici pozitivno utječe na ekonomiju Republike Hrvatske.

**UDRUŽENJE OBRтника BRAČ**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U**

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje.

**Djelomično prihvaćen**  
 Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti



## **CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA PRIMJEDBE I PRIJEDLOGE**

na Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU

uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima

mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne

NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona. OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nactom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nactom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i finansijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.).

starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili

Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području,

isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2. Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrjedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2. U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje

prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu

ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno. Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje unutaršnjeg prijevoza putnika ili licenciju za autotaksi prijevoz ili licenciju za posebne oblike prijevoza putnika u unutaršnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju

licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela. PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u



vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države.

Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se

ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz.

**Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST)** Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo.

**Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE** Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Autoprijevoznik Valdi Jerman**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Članak 4. t. 27. – „opći uvjeti prijevoza“ koje obavežno donosi svaki prijevoznik i objavljuje ih najmanje na web stranici – obavezu objave zamijeniti sa „mora omogućiti uvid zainteresiranim osobama“. Potrebno je računati na to da nemaju svi prijevoznici Internet stranice. Za neke vrste prijevoza cijena se utvrđuje po pojedinačnoj ponudi jer ovisi o uvjetima ( vrsta tereta, vrijeme vožnje u radni/neradni dan, lokacija, ceste...) pa se cjenik ne može donijeti i objaviti unaprijed. Članak 4. t. 33. – povremeni prijevoz – potrebno ga je definirati na način da se onemogućiti korištenje istog kao zamjene za taksi prijevoz (npr. Definirati minimalnu relaciju, način plaćanja i sl.) Članak 4. t. 59. – „registar profesionalnih vozača“ – nejasno je da li je registar javno dostupan, a ukoliko je da li je to u suprotnosti sa zaštitom osobnih podataka? Tko će imati pristup registru, da li će poslodavac imati uvid u prekršaje ili će putem registra moći naći slobodne vozače radi zapošljavanja? Članak 15. – „uvjeti za dobivanje licencije“ – Točka 5. propisuje da „prijevoznik osim zakonom utvrđenih mora ispunjavati i dodatne uvjete koje za pojedine vrste licencije propisuje ministar pravilnikom“ – svi uvjeti moraju biti propisani zakonom, a pravilnikom se mogu regulirati tehnički uvjeti za vozila. Točka 6. propisuje da prijevoznik „ima najmanje jednog zaposlenog vozača po vozilu“ – prijevoznik može imati različite vrste vozila za različite namjene koje koristi po potrebi, ne moraju nužno biti istovremeno u radu. Prijevoznik može imati i rezervno vozilo za slučaj kvara. Ovom odredbom ograničava se rast i kvaliteta ponude prijevozničkih usluga.

**JASENKA ŠRAM**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja

**Djelomično prihvaćen**

djelomično prihvaćeno Članak 4. t. 27. dodano određenje da je dostupno na mrežnoj web stranici ili na drugi odgovarajući način odbijeno Članak 4. t. 33. definicija definira način prijevoza prihvaćeno Članak 4. t. 59 odbijeno Članak 15 dodatni uvjeti biti će propisani pravilnikom

**Odbijen**

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih

se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi

poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države.

Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz.

Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo.

Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Renato Vrbos-Rašeta</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Prijedlog zakona je dobar jer izjednačuje uvjete na tržištu autotaksi usluga za sve prijevoznike.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Marijan Oršolić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam zakon jer će stimulirati potrošnju putem većeg korištenja autotaksi usluga, što će koristiti cijelom gospodarstvu. Smatram da početna kvalifikacija po posebnom programu za vozače B kategorije nije potrebna za autotaksi vozače jer je posjedovanje vozačke dozvole B kategorije dovoljna kvalifikacija.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ivana Firšt</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se stjecanje Ministru da napiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za</p> |

prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste

obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osobe odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. –

morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih

područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAT SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAT SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAT SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAT SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu predviđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Željko Crnko**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U čl. 7 Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu predviđeno je da se izbací st.4 članka 7 postojećeg Zakona o prijevozu koji dozvoljava da se početne kvalifikacije za

**Prihvaćen**

**PRIHVAĆENO.** Zakonom će se završni ispit u redovitom srednjoškolskom obrazovanju za zanimanje "vozač motornog vozila" vrednovati kao provjera znanja za stjecanje početne kvalifikacije, a svjedodžba o završnom ispitu će se smatrati izdanim SSo o početnim kvalifikacijama.



vozača motornog vozila mogu steći i završetkom srednje škole za vozača motornog vozila. Ne znam da li je to namjerno ili slučajno. Ovim prijedlogom se vidi da autori koji to predlažu (izbacivanje st.4 čl.7 Zakona o prijevozu) prepisuju propise drugih zemalja te nisu u vezi s Ministarstvom obrazovanja (vjerojatno nisu čuli za reformu strukovnog obrazovanja) ali i s gospodarskim sustavima u državi. Postojeći prijedlog je prepisan iz njemačkog i sličnih zakonodavstva (šteta da se ne prepisuje finsko, švedsko ili norveško zakonodavstvo) u kojima nije izričito navedeno da je jedan od uvjeta za stjecanje početnih kvalifikacija završena srednja škola. Po tome kako je predloženo ispada da se početne kvalifikacije mogu steći provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija (po postojećem Pravilniku o početnoj i periodičkoj izobrazbi 140 sati teorije + 10 sati praktične nastave + ispit) Iz ovoga proizlazi da je dovoljno za vozača motornog vozila imati završenu osnovnu školu i ubrzani tečaj, što normalno nije točno. Nažalost, takvo mišljenje prevladava kod nas u Hrvatskoj. Naime, autori koji predlažu izbacivanje mogućnosti da se početne kvalifikacije steknu i završenom srednjom školom za vozača (kako je to sada regulirano Zakonom o prijevozu) vjerojatno ne poznaju obrazovnu politiku država od kojih prepisuju pravila. U Njemačkoj postoji 6 godina osnovnog školstva + 3 godina pripreme za strukovno školstvo + 2 godine strukovnog školovanja što ukupno iznosi 11 godina školovanja i tek nakon toga može pristupiti ubrzanom tečaju. (postoji mogućnost određenih kombinacija). Prema tome, svaki vozač u Njemačkoj ima završeno neko srednje obrazovanje. U Hrvatskoj imamo 8 godina osnovnog školstva + 3 godine srednje škole za vozača što ukupno iznosi 11 godina. Dakle, to je slično kao i drugim zemljama samo načini obrazovanja nisu isti. Što se tiče gospodarstva većina prijevoznih i drugih organizacija (Zet, Lalog, Ralu, Konzum, Velpo, Roto itd.) traže da njihovi vozači posjeduju srednju školu za vozače jer znaju da je ta radna snaga kvalitetna i stručna. (razlika je planovima i programima, te broju sati nastave u odnosu na ubrzano stjecanje početnih kvalifikacija) Prema tome, potrebno je da se za dobivanje početnih kvalifikacija za vozača motornih vozila postavi uvjet **ZAVRŠENO SREDNJE OBRAZOVANJE** kao što je to godinama u Hrvatskoj i bilo. Nacrt prijedloga ZOP – u čl.7 st.4 alineja c) i postojeći ZOP- u čl.7 st.5 alineja c) govore o izuzeću od obveze stjecanja početne kvalifikacije (dakle, govore o istoj stvari) Navedeni izvori prava govore : c) vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj stručnoj spremi u zanimanju vozač motornog vozila izdanu do 01.srpnja 2013. godine imaju pravo dobivanja početnih kvalifikacija bez provjere znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. Postavlja se pitanje što će biti s vozačima koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj stručnoj spremi u zanimanju vozač motornog vozila izdanu nakon 01.srpnja 2017. godine. Da li su oni obvezni pristupiti provjeri znanja ili ubrzanom stjecanju početnih kvalifikacija ? Do sada su ti vozači to regulirali na način da su odlazili u HAK gdje im se je na temelju Svjedodžbe o završenom srednjem obrazovanju izdavala Svjedodžba o provedenoj provjeri znanja za stjecanje početnih kvalifikacija, a nakon toga su odlazili u MUP po vozačku dozvolu gdje im se upisivala oznaka 95. To dakako zakonski nije u redu jer se izdaje dokument za što ne postoji pravna podloga. Izdaje se Svjedodžba o izvršenoj provjeri a ta provjera se ne provodi. (to proizlazi iz Pravilnika o početnoj i periodičkoj izobrazbi koji ne poznaje Svjedodžbu o početnim kvalifikacijama) Čl.10 st.5 Nacrta prijedloga

ZOP – u je bolji u odnosu postojeći ZOP – u jer daje više podataka o izgledu Svjedodžbi ali i spominje određenu stručnu literaturu koja će se moći koristiti u obrazovanju, kao i postupak odobravanja predmetne literature. Po tom članu ministar prometa donosi Pravilnik o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača koji bi morao biti bolji od postojećeg jer je postojeći loš u mnogim stvarima. U povjerenstvu za donošanje Pravilnika bi morao sudjelovati netko tko poznaje problematiku u obrazovanju vozača odnosno netko iz Ministarstva znanosti i obrazovanja. Ovdje bih mogao navesti nekoliko pitanja vezanih za postojeći Pravilnik : - da li HAK kao udruga građana smije izdavati svjedodžbe o stručnoj osposobljenosti koje sada izdaje a one kao takve nisu nigdje definirane ? (izgled , sadržaj, naziv te klasifikacijske oznake) - Pravilnik govori o usavršavanju racionalne vožnje a sama racionalna vožnje Pravilnikom nije definirana , odnosno, koliko ja znam nigdje nije službeno definirana. Postoji neka definicija koju neki koji se bave prometom koriste i kažu da Voziti racionalno znači, prije svega, voziti tako da se što je moguće više čuva okoliš u kojem se krećemo, ali i da se štedi gorivo kao i novac. Uz taj pojam vežu i daju neke savjete kako bi se trebalo voziti. - Postavlja se pitanje da li vozač mora savladati racionalnu vožnju ili uz racionalnu vožnju i nekakvu drugu vožnju. To postojećim Pravilnikom nije definirano. - Pravilnik spominje zadatke s praktičnim primjerima koji bi se trebali koristiti za provjeru znanja a oni nisu nigdje navedeni i objašnjeni, (barem u naznakama kako bi otprilike trebali izgledati i koji bi bio njihov sadržaj) - Pravilnik spominje i poseban teren za provjeru koji također nije definiran , ali i nekakav simulator vožnje za kojeg se također ne znaju karakteristike i mogućnosti simulacije koje taj simulator može dati. - Također se spominju i ispitna vozila koja zahtijevaju ispunjenje uvjeta određenih posebnim propisima a ti uvjeti također nisu nigdje objavljeni. Iz svega navedenog proizlazi da nije čudno zašto stjecanje početnih kvalifikacija provjerom znanja i ubrzanim načinom kod nas u Hrvatskoj još nije saživjelo (trebalo je od 01.srpnja 2017.) S toga predlažem Ministarstvu mora, prometa i ... da obvezno u rad uključi ljude koji rade na obrazovanju vozača motornih vozila. ( netko tko radi u srednjim školama ) Čl.11 Nacrta ZOP – u Taj član Nacrta ZOP – a govori o centrima za osposobljavanje ali sada konačno i o ispitnim centrima o kojima u postojećem ZOP – u nije uopće bilo govora. Ispitni centri se javljaju u Pravilniku koji sam u prethodnom dijelu kritizirao i rekao da je loš. Pravilnikom je utvrđeno da ispite provodi stručna organizacija koja taj posao treba odrađivati ali svi koji su na neki način u obrazovanju vozača znaju da to ne rade. (ne znam kako je taj posao dobila stručna organizacija, jer 2013. godine nije bilo javnog natječaja) Za teorijski dio ispita nisu navedeni kriteriji po kojima bi se moglo utvrditi tko može provoditi ispite. Za praktični dio ispita predviđeno je da ispite provode ovlaštene ispitivači stručne organizacije, te su navedeni i uvjeti koje oni trebaju ispuniti. To su osobe koje provode vozačke ispite kandidata za vozača, te se postavlja pitanje njihovih kompetencija za obavljanje ovog posla. Ispitivači rade na poslovima osposobljavanja a ovdje se radi o nekom vidu obrazovanja (Pravilnik o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača) te je potrebno i nekakvo pedagoško obrazovanje za kojeg mislim da ovlaštene ispitivači nemaju (ograđujem se od tvrdnje, ako griješim)

**Željko Crnko**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT**

**Prihvaćen**

PRIHVAĆENO. Zakonom će se završni ispit u redovitom srednjoškolskom obrazovanju za zanimanje "vozač

**PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U čl. 7 Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu predviđeno je da se izbacuje st.4 članka 7 postojećeg Zakona o prijevozu koji dozvoljava da se početne kvalifikacije za vozača motornog vozila mogu steći i završetkom srednje škole za vozača motornog vozila. Ne znam da li je to namjerno ili slučajno. Ovim prijedlogom se vidi da autori koji to predlažu (izbacivanje st.4 čl.7 Zakona o prijevozu) prepisuju propise drugih zemalja te nisu u vezi s Ministarstvom obrazovanja (vjerojatno nisu čuli za reformu strukovnog obrazovanja) ali i s gospodarskim sustavima u državi. Postojeći prijedlog je prepisan iz njemačkog i sličnih zakonodavstava (šteta da se ne prepisuje finsko, švedsko ili norveško zakonodavstvo) u kojima nije izričito naglašeno da je jedan od uvjeta za stjecanje početnih kvalifikacija završena srednja škola. Po tome kako je predloženo ispada da se početne kvalifikacije mogu steći provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija (po postojećem Pravilniku o početnoj i periodičkoj izobrazbi 140 sati teorije + 10 sati praktične nastave + ispit) Iz ovoga proizlazi da je dovoljno za vozača motornog vozila imati završenu osnovnu školu i ubrzani tečaj, što normalno nije točno. Nažalost, takvo mišljenje prevladava kod nas u Hrvatskoj. Naime, autori koji predlažu izbacivanje mogućnosti da se početne kvalifikacije steknu i završenom srednjom školom za vozača (kako je to sada regulirano Zakonom o prijevozu) vjerojatno ne poznaju obrazovnu politiku država od kojih prepisuju pravila. U Njemačkoj postoji 6 godina osnovnog školstva + 3 godina pripreme za strukovno školstvo + 2 godine strukovnog školovanja što ukupno iznosi 11 godina školovanja i tek nakon toga može pristupiti ubrzanom tečaju. (postoji mogućnost određenih kombinacija). Prema tome, svaki vozač u Njemačkoj ima završeno neko srednje obrazovanje. U Hrvatskoj imamo 8 godina osnovnog školstva + 3 godine srednje škole za vozača što ukupno iznosi 11 godina. Dakle, to je slično kao i drugim zemljama samo načini obrazovanja nisu isti. Što se tiče gospodarstva većina prijevoznih i drugih organizacija (Zet, Lalog, Ralu, Konzum, Vepro, Roto itd.) traže da njihovi vozači posjeduju srednju školu za vozače jer znaju da je ta radna snaga kvalitetna i stručna. (razlika je planovima i programima, te broju sati nastave u odnosu na ubrzano stjecanje početnih kvalifikacija) Prema tome, potrebno je da se za dobivanje početnih kvalifikacija za vozača motornih vozila postavi uvjet ZAVRŠENO SREDNJE OBRAZOVANJE kao što je to godinama u Hrvatskoj i bilo. Nacrt prijedloga ZOP – u čl.7 st.4 alineja c) i postojeći ZOP- u čl.7 st.5 alineja c) govore o izuzeću od obveze stjecanja početne kvalifikacije (dakle, govore o istoj stvari) Navedeni izvori prava govore : c) vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj stručnoj spremi u zanimanju vozač motornog vozila izdanu do 01.srpnja 2013. godine imaju pravo dobivanja početnih kvalifikacija bez provjere znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. Postavlja se pitanje što će biti s vozačima koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj stručnoj spremi u zanimanju vozač motornog vozila izdanu nakon 01.srpnja 2017. godine. Da li su oni obvezni pristupiti provjeri znanja ili ubrzanom stjecanju početnih kvalifikacija ? Do sada su ti vozači to regulirali na način da su odlazili u HAK gdje im se je na temelju Svjedodžbe o završenom srednjem obrazovanju izdavala Svjedodžba o provedenoj provjeri znanja za stjecanje početnih kvalifikacija, a

motornog vozila" vrednovati kao provjera znanja za stjecanje početne kvalifikacije, a svjedodžba o završnom ispitu će se smatrati izdanim SSo o početnim kvalifikacijama.

nakon toga su odlazili u MUP po vozačku dozvolu gdje im se upisivala oznaka 95. To dakako zakonski nije u redu jer se izdaje dokument za što ne postoji pravna podloga. Izdaje se Svjedodžba o izvršenoj provjeri a ta provjera se ne provodi. (to proizlazi iz Pravilnika o početnoj i periodičkoj izobrazbi koji ne poznaje Svjedodžbu o početnim kvalifikacijama) Čl.10 st.5 Nacrta prijedloga ZOP – u je bolji u odnosu postojeći ZOP – u jer daje više podataka o izgledu Svjedodžbi ali i spominje određenu stručnu literaturu koja će se moći koristiti u obrazovanju, kao i postupak odobravanja predmetne literature. Po tom članu ministar prometa donša Pravilnik o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača koji bi morao biti bolji od postojećeg jer je postojeći loš u mnogim stvarima. U povjerenstvu za donšanje Pravilnika bi morao sudjelovati netko tko poznaje problematiku u obrazovanju vozača odnosno netko iz Ministarstva znanosti i obrazovanja. Ovdje bih mogao navesti nekoliko pitanja vezanih za postojeći Pravilnik : - da li HAK kao udruga građana smije izdavati svjedodžbe o stručnoj osposobljenosti koje sada izdaje a one kao takve nisu nigdje definirane ? (izgled , sadržaj, naziv te klasifikacijske oznake) - Pravilnik govori o usavršavanju racionalne vožnje a sama racionalna vožnje Pravilnikom nije definirana , odnosno, koliko ja znam nigdje nije službeno definirana. Postoji neka definicija koju neki koji se bave prometom koriste i kažu da Voziti racionalno znači, prije svega, voziti tako da se što je moguće više čuva okoliš u kojem se krećemo, ali i da se štedi gorivo kao i novac. Uz taj pojam vežu i daju neke savjete kako bi se trebalo voziti. - Postavlja se pitanje da li vozač mora savladati racionalnu vožnju ili uz racionalnu vožnju i nekakvu drugu vožnju. To postojećim Pravilnikom nije definirano. - Pravilnik spominje zadatke s praktičnim primjerima koji bi se trebali koristiti za provjeru znanja a oni nisu nigdje navedeni i objašnjeni, (barem u naznakama kako bi otprilike trebali izgledati i koji bi bio njihov sadržaj) - Pravilnik spominje i poseban teren za provjeru koji također nije definiran , ali i nekakav simulator vožnje za kojeg se također ne znaju karakteristike i mogućnosti simulacije koje taj simulator može dati. - Također se spominju i ispitna vozila koja zahtijevaju ispunjenje uvjeta određenih posebnim propisima a ti uvjeti također nisu nigdje objavljeni. Iz svega navedenog proizlazi da nije čudno zašto stjecanje početnih kvalifikacija provjerom znanja i ubrzanom načinom kod nas u Hrvatskoj još nije saživjelo (trebalo je od 01.srpnja 2013.) S toga predlažem Ministarstvu mora, prometa i ... da obvezno u rad uključi ljude koji rade na obrazovanju vozača motornih vozila. ( netko tko radi u srednjim školama ) Čl.11 Nacrta ZOP – u Taj član Nacrta ZOP – a govori o centrima za osposobljavanje ali sada konačno i o ispitnim centrima o kojima u postojećem ZOP – u nije uopće bilo govora. Ispitni centri se javljaju u Pravilniku koji sam u prethodnom dijelu kritizirao i rekao da je loš. Pravilnikom je utvrđeno da ispite provodi stručna organizacija koja taj posao treba odrađivati ali svi koji su na neki način u obrazovanju vozača znaju da to ne rade. (ne znam kako je taj posao dobila stručna organizacija, jer 2013. godine nije bilo javnog natječaja) Za teorijski dio ispita nisu navedeni kriteriji po kojima bi se moglo utvrditi tko može provoditi ispite. Za praktični dio ispita predviđeno je da ispite provode ovlašteni ispitivači stručne organizacije, te su navedeni i uvjeti koje oni trebaju ispuniti. To su osobe koje provode vozačke ispite kandidata za vozača, te se postavlja pitanje njihovih kompetencija za obavljanje ovog posla. Ispitivači rade na poslovima osposobljavanja a ovdje se radi o

nekom vidu obrazovanja (Pravilnik o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača) te je potrebno i nekakvo pedagoško obrazovanje za kojeg mislim da ovlašteni ispitivači nemaju (ograđujem se od tvrdnje, ako griješim)

**Marko Trohar**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se rješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA

na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavalatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih

SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVACA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVACA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanje broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVACA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVACA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVACA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVACA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVACA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični

ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice

slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. **PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama

**Obrt za autotaksi prijevoz**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimeter, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimeter (i aplikacija), a kao medij izražena prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza **NE PRIHVAĆA SE** – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza **PRIHVAĆA SE** – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila **NE**



mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18.

PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem

Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis

ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u

kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Marko Šturlić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog -"povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima.Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika.Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. •Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklopiti ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije

dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. •Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 •Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ •Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi

utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak

„sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“.

Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

•Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak.

Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola

Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu.

Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga.

Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta.

• • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

• Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije

119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Siniša Trupeljak**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi

temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati

prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za



uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica

autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i

kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**AUTOPRIJEVOZ  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Molio bih vas da se u ostale dokumente ovog zakona uvrste analize koje ste proveli ,kao i studije te tko ih je proveo,kao i statističke podatke koji potkrepljuju ovu izmjenu zakona.Točniji naziv vaših "analiza" bile bi " prognoze" koje mogu biti točne i netočne .

**Marko Mufić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruga i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije

propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno,

PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete

važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da

za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Darko Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Prijedlog zakona je pisan nestručno, površno i bez ikakve veze sa strukom. Prepun je rupa koje se mogu zloupotrijebiti, ide na štetu kako postojećim prijevoznicima tako i korisnika. Žalosno je što se kod nas pišu novi zakoni, a ne mogu se provoditi postojeći. Nikakve konkretne analize nisu provedene i zakon se donosi bez ikakvih statističkih dokaza i analiza koji bi ga mogli potkrijepiti. Osobe koje su pisale zakona mogle su barem, ako su moje pretpostavke netočne navesti iz kojih su analiza i statistika izvukle podatke da se donosu ovakve promjene od ekonomskih, prometnih, socijalnih do ekoloških i sigurnosnih.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Darko Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> NEPODRZAVAM OVAJ ZAKON, Žalosno je što se kod nas pišu novi zakoni, a ne mogu se provoditi postojeći...</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Darko Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> NEPODRZAVAM OVAJ ZAKON.....</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Darko Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Darko Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA NEPODRZAVAM ZAKON ZATO STO JE STETAN I ZA SVA OSTALA ZANIMANJA UBER MEDIC.SESTRA,UBER POLICAJAC,UBER PILOT,UBER VOZAC HITNE,UBER BANKAR,UBER SECURITY,UBER PROFESORI,UBER PRODAVACI,UBER MINISTAR,PREMIJER....ZASTO ICI U SKOLU PA IMAMO UBER ZAR NAM TREBA SKOLA ZA POLICAJCA,PILOTA,VOZACA,MEDI,SESTRU SVE NA APLIKACIJU...SUPER JA BI BIO POLICAJAC,A VI?</b></p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Ulaskom Hrvatske u EU 2013 godine usklađeni su svi zakoni pa tako i zakon o cestovnom prometu sa zakonima EU. Posebnost taxi prijevoza je da se regulira slobodno unutar svake članice. S obzirom da se taxi prijevoz obavlja lokalno tako je i logično do sada bio decentraliziran i dat na odlučivanje jedinicama lokalne samouprave. To je civilizacijski doseg decentralizacije da svaka lokalna zajednica određuje kakav će imati lokalni promet i po kojim cijenama. Ako centralna država smatra da lokalne zajednice ne rade dobro svojim građanima onda može odrediti neki minimum za svaku zajednicu ali kontrolu opet ostaviti lokalnoj zajednici, koja najbolje zna što treba.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na</p> |



ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licence za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasisi aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3.

rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očit negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

#### **AUTOPRIJEVOZ**

#### **JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i

#### **Odbijen**

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje

učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolnog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona,

administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štititi interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štititi interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitou djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrti su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksi služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksi službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štititi interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Poštovani, U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. Zašto bi meni kao fizičkoj osobi bilo onemogućeno da ugovorim povremeni prijevoz za svoje privatne potrebe: primjerice, sklopim ugovor o prijevozu na način da želim da mene i prijatelje vozilo vozi u restoran/vinariju, sačeka nas i vrati natrag? Zašto fizička osoba ne bi smijela ugovoriti povremeni prijevoz? Jasno je meni da se vraćate u vrijeme kada povremeni prijevoz 7+1 i 8+1 vozilima nije bio propisan zakonima i kada se radilo putem turističkih agencija ili putničkih agencija, jasno mi je i da povremeni prijevoz, osobito vozilima 7+1 i 8+1 žulja pojedine interesne skupine. Gospodo bavim se tom djelatnošću i sve mi je savršeno jano. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dip.oec. (+ SSS vozač motornog vozila)</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> prihvaćeno - prekršajne odredbe za kršenje povremenog prijevoza dodane ostalo primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Goran Privrat</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> 2.1. Da li je taj novi trend koji spominjete kao razlog</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

promjene zakona Uber, koji dvije i pol godine radi ilegalno? Ti nezadovoljni dionici na prijevoznom tržištu koji su vama argument za mijenjanje zakona su isključivo Uber i Cammeo, mi ostali taksi prijevoznici ( većina ), smo nezadovoljni neprovedbom postojećeg zakona, a ne samim zakonom, dakle predlažem da se zakon ne mijenja da bi se pogodovalo krupnom inozemnom kapitalu nego da se postojeći provodi. Tko nam garantira da će se i novi zakon kad stupi na snagu provoditi, ako se ni postojeći nije provodio, i da li mislite zaposliti još inspektora cestovnog prometa? U Istri godinu i po dana nije bilo inspektora, a i kad ga ima izađe na teren jednom godišnje ( što se taksi prijevoza tiče ). " davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave ". Molim vas da mi odgovrite da li je to greška u pisanju ili šala neka, pošto se prijedlogom novog zakona uzima pravo općinama da odlučuju koliko će bit taksista na njihovom području, kome će dati dozvolu i koja će bit cijena taksi usluge? Kažete ovdje očekuje se sigurniji, kvalitetniji i brži prijevoz. Cammeo, jedan od " nezadovoljnih dionika " zbog kojih pišete novi zakon, u svom voznom parku ima isključivo vozila marke " Dacia ". Pošto je sasvim izvjesno da će ako novi zakon prođe, u roku od dvije godine monopol na taksi tržištu imat oni i Uber nije mi jasno kako to mislite postići. Da li Cammeovim dacijama i vozačima koji rade 12 sati dnevno za minimalac ili Uberovim voznim parkom koji će si njihovi "partneri" moći priuštiti vozeći po cijeni od 3,4 kn za km ? 3.1. Otvaranje novih radnih mjesta kao posljedica liberalizacije kažete. Mislim da je svakom, pa i vama jasno da novi zakon znači propast 2500 malih obrtnika, taksi prijevoznika. Radna mjesta će se otvoriti samo kod Cammea i Ubera,( za minimalac ), ma da ako si Uber partner ne možeš reći da imaš radno mjesto. Ljudi koji bi eventualno otvorili obrte i samozaposlili se, nemaju nikakve šanse konkurirati tarifama Cammea i Ubera i preživjeti. Nadalje o godpodarskim učincima, od kad se smanjio posebni porez na motorna vozila za gospodarska vozila 7+1 i 8+1 u Puli i okolici su mali obrtnici, što za taksi, a što za povremeni prijevoz ( koji će također biti ugrožen novim zakonom ), kupili pedesetak novih kombija, a prije slijedeće sezone još toliko bi vjerovatno bilo kupljeno. Ipak trenutno nitko ne želi ulagati, jer nam novi zakon visi kao mač nad glavom, a ako se on i donese, sa cijenama koje ćemo morat imat da bi konkurirali Cammeu i Uberu, nitko si više neće moći priuštiti ne samo kupnju novog vozila, nego i bilo kakvog. A jeste razmisljali koliko će manje novaca ostati u Hrvatskoj ako se turisti budu vozili po tarifama Cammea i Ubera, i da se u malim gradovima i mjestima na moru domaći ljudi uopće ne voze taksijem jer nemaju potrebu za tim, da taksisti žive isključivo od sezone kao i većina stanovništva na obali. I zašto bi mi sad trebali turiste za bagatelu vozit da bi mogli konkurirati Cammeu i Uberu, a po zimi posla nema? Zašto i mi ne bi kao i svi drugi, na primjer u Medulinu, gdje ja živim i radim, živjeli od sezone, imali takve cijene da to možemo? Dakle, gospodarski učinci novog zakona će bit katastrofalni po male obrtnike, trgovce automobilima, gradove i općine na moru izravno, ali i neizravno, zbog slabljenja kupovne moći jednog dijela njihovih građana.

3.3. Nisu utvrđeni značajni socijalni učinci ????? Vi mora da se šaljite. Novi zakon će potpuno degradirati jednu profesiju od koje se do sad moglo pristojno živjeti. Nakon dvije godine od eventualnog stupanja na snagu novog zakona, biti taksist u Hrvatskoj će značiti raditi za Cammeo ili biti Uber partner, a to prevedeno znači socijalni slučaj. Pa jel vi znate da Cammeo u Rijeci vozi

za 20 kn 5 km, da im je sat čekanja 10 kn?!?!?! To bi značilo da se četvoro ljudi u npr. Puli vozi s jednoog na drugi kraj grada za 20 kn, a kad bi išli autobusom to bi ih koštalo 44 kn jer je karta 11 kn, znači više nego dvostruko jeftinije taksijem nego autobusom, čak i za samo dvojicu bi taksi bio jeftiniji, pa jel to normalno ja vas pitam? A tu cijenu Cammeovog uništavanja konkurencije će na kraju platit svi građani kroz veće subvencije gradova i općina javnom gradskom i prigradskom prijevozu, jer tko će se se vozit gradskim prijevozom kad je taksi badava. Kako Cammeo to može? Mislim da se svi sjećate kako im je Linić oprostio 8 miliona kuna poreza, gotovo u svim gradovima gdje posluju su proglasili stečaj i onda otvorili nove tvrtke kojih je vlasnik opet gospodin Minovski. Dobavljači i vozači kojima su ostali dužni, u tim stečajevima nisu uspjeli naplatit ništa od tražbina koje imaju prema njima, a državi su ostali dužni porez, s druge strane Uber posluje preko nizozemske poslovnice i tamo plaća porez. I vi za takve pišete zakon, sram vas bilo, i još kažete nema socijalnih učinaka, imate obraz kao đon, svaka vam čast.

**Mihovil Bakota**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
3.3. Analiza socijalnih učinaka: Nisu utvrđeni značajni učinci, jer nekoliko stotina domaćih prijevoznika i njihova primanja nisu značajna. Da se ugasi neka pozicija u ministarstvu ii UDU-XYZ onda bi socijalni učinci bili značajni.

**Eko prijevoz d.o.o.**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi

**Odbijen**

odbičen Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva.

**Odbijen**

odbičen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni

postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugaziti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je

(autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.



ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

**Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je**

#### **Odbijen**

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište

nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje

svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden! Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**INSTRUKTOR D.O.O.  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Upućujemo prigovor na prijedlog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu . Tražimo da se iz postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13) čl.7,st.4 uvrsti u novi prijedlog Zakona o cestovnom prometu. Smatramo da bi se izdavanjem svjedodžbe srednje stručne spreme Vozač motornog vozila, u ustanovi u kojoj je polaznik završio, trebale priznati početne kvalifikacije i periodička izobrazba , budući da se slanjem istih u HAK stvaraju dodatni troškovi i produžuje vrijeme čekanja za polaznike. Molimo da uvažite naš prigovor i unaprijed se zahvaljujemo .

**RADIO TAKSI ZAGREB  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA**

**Prihvaćen**  
Prihvaćen

**Odbijen**  
odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva

## **ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licence za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i

implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Josip Vinković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Općina Medulin</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Prijedlog je da se jedinicama lokalne samouprave omogućiti da samostalno odlučuju o broju taxi dozvola na području svoje općine/grada. Smatramo da će ukoliko se ta mogućnost ne omogući JLS-ima doći do prevelikog broja prijevoznika u sezoni, a isto može dovesti do nekvalitetne usluge prijevoza. Također, prijedlog je da jedinice lokalne samouprave same reguliraju cijene za obavljanje usluga na svom području, a ne da cijena bude unaprijed određena. Mišljenja smo da je zbog presude Suda EU u vezi pružanja usluge prijevoza za Uber potrebno radikalno izmijeniti Zakon o prijevozu u cestovnom prometu odnosno nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. U izmjenama Zakona potrebno je i ugraditi odredbe održivosti same djelatnosti obzirom na sezonalnost iste osobito u turističkim sredinama koje imaju veliko obilježje sezonalnosti. Također, u nastavku Vam prosljeđujemo o mišljenje Obrtničke komore Istarske Županije odnosno Udruženja obrtnika Pula s kojim smo suglasni: „Sekcija autotaksista pri Udruženju obrtnika Pula ne slaže se ovakvim načinom reguliranja autotaksi prijevoza jer se njime omogućava ne samo dolazak neograničenom broju novih autotaksi prijevoznika na relativno malo tržište, nego se i postojećim i novim autotaksi prijevoznicima iz cijele Hrvatske omogućava da zatraže dozvolu u svim drugim JLS i po potrebi (ljeti, za vrijeme održavanja manifestacija i sl.) dođu na bilo koje područje i rade kao lokalni autotaksi prijevoznici. Oni niti ne poznaju grad, niti se mogu kontrolirati visine cijena, niti se mogu uključiti u participiranje za troškove telefona na taksi stajalištima, niti će doprinijeti sređivanju stanja na tržištu. Iako je obrazloženju prijedloga Zakona navedeno da će liberalizacijom tržišta autotaksi usluga u Hrvatskoj otvoriti nova radna mjesta, to nije točno, jer će dio radnika kod postojećih taksista prijeći u samostalno obavljanje djelatnosti a za nove radnike neće biti potrebe, dok dio koji radi preko UBER-a ili sličnih aplikacija neće pod tim uvjetima moći podnijeti teret troškova za poreze, doprinose i ostale obveze nego će i nadalje raditi na crno. Ukoliko se u početku odluče za legalno obavljanje djelatnosti, to će u skoroj budućnosti uzrokovati niz stečaja i zatvaranja obrta i trgovačkih društava (i postojećih i novih) zbog dugovanja koja se neće moći podmiriti. Smatramo da će predloženim načinom biti uzrokovano više socijalnih problema nego što će biti riješeno. Taksi prijevoznici ne slažu se ovakvom liberalizacijom tržišta, po kojoj će se naknada za taksi prijevoz plaćati negdje u inozemstvo, a obavljati će je polu legalni vozači. Tko će izdavati račune, tko će plaćati PDV, tko je tu uopće prijevoznik i nadalje će ostati otvorena pitanja, a takva situacija idealna je za razne manipulacije i utaje.“</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Branimir Jurković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Iz crnih kronika: "Njegova je smjena jučer ujutro bila gotova u šest sati te se do 6 sati i 15 minuta trebao razdužiti i vratiti vozilo u tvrtku. Budući da se u previđeno vrijeme nije pojavio u tvrtki, iz Cammea su ga zvali u 6 sati i 20 minuta i tad im se javio te rekao da ide natočiti gorivo, a zatim je usput preuzeo još jednu vožnju. Pročitajte više na: <a href="https://www.vecernji.hr/vijesti/taksist-se-ubio-zabivsi-se-u-zid-na-zagrebackom-jankomiru-1213743">https://www.vecernji.hr/vijesti/taksist-se-ubio-zabivsi-se-u-zid-na-zagrebackom-jankomiru-1213743</a> - <a href="http://www.vecernji.hr">www.vecernji.hr</a>" Kako je ikako moguće da se dozvoli osoba koja obavlja tako odgovoran posao radi prekovremene!!!!?? Na cestama imamo taksiste samoubojice koji od nenormalnih smjena se psihički lome i izlaz vide u suicidu!!! Nije prvi put da se spominju taksisti koji rade preko 8+ sati u komadu!!! Potrebno je u sklopu zakona smjestiti zabraniti vožnju dužu od 8 h taksistima(u koju se računa vrijeme od preuzimanja do povratka u bazu). Prema postojećem stanju imamo znači taksistu koji nakon 9h vožnje (jer je nakon 8:15 tek išao pokupiti stranku na Jankomiru) još gubi dodatnih sat vremena (procijenjeno vrijeme da se dođe do Radničke ceste). Kakvu nam sigurnost pružaju u prometu takvi taksisti koji su proveli 10+ sati u vozilu???</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ivona Mraović Peti</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza. Zakon će donijeti brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Dubravka Berać</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Apsolutno podržavam iskorak. Nadam se da će biti zaista više radnih mjesta. Naposljetku, Uber aplikacijom se služe gotovo sve zemlje, i mislim da je i više nego jasno da Uber posluje najbolje, i zaista su vozači iznimno kulturni, fini (iskustva klijenata).</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |

**Petra Andabaka**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Ne podržavam novi zakon. Predlažem da ostane zakon kakav i je. Novi zakon je predviđen samo da pogoduje Uberu, a na štetu starih taxista. Taxistima je to glavni izvor prihoda, a svima drugima dodatna zarada nakon redovnog posla. Da ne pričam previše o sigurnosti, recimo kad se produžuje dozvola za taxi između ostalog potrebno je dostaviti potvrdu od suda da nisi kažnjavao što je za mene jako bitno. Da li će tako biti i sa novim zakonom? Sumnjam. Broj mora biti ograničen jer kako u svakom poslu ima ograničenja tako treba biti i u taxi prijevozu. Gradovi bi i dalje trebali izdavati dozvole na svom području, te ako se ukaže potreba tj. ako treba još taxija, ne vidim problem da se izda još dozvola. No, moraju postojati određena ograničenja i zakonske regulative jer previše taxija na cesti znači manja zarada, a zašto ljudi rade nego da bi se zaradilo. Stoga ja predlažem neka struka kaže svoje o broju vozila i da struka izračuna najnižu cijenu po kilometru. Tako bi svi bili ravnopravni i ne bi bilo dampinga. Po meni je potrebno izračunati najnižu isplativu početnu cijenu. Definitivno ne podržavam Uber! Ovaj zakon nikako ne bi pridonio stvaranju novih radnih mjesta nego bi se postigao obrnuti učinak, postojeći taksisti koji prehranjuju svoje obitelji i kojima je taksiranje jedini izvor prihoda bi izgubili posao.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje



**Uber Croatia d.o.o.**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Uber podržava iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza, ali ima određene primjedbe na Nacrt koje iskazuje u ovom komentaru. Već ovakav zakon donijet će brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom. Od važnijih dobrobiti koje će Zakon donijeti ističemo sljedeće: - Uvođenje elektroničke aplikacije za određivanje naknade za obavljeni prijevoz te za naručivanje prijevoza - smatramo da je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative taksimetru bitan korak prema digitalnom društvu te pokazuje da hrvatski zakonodavac slijedi smjernice Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), kao i najbolje regulatorne prakse iz država EU-a. - Nema ograničavanja cijena i broja autotaksi dozvola - činjenica da zakon ne ograničava cijene vrlo je dobra, jer ostavlja prostora za tržišno natjecanje i mogućnost izbora prilikom kupnje proizvoda ili korištenja usluga. Isto tako, svjedoci smo ograničenog broja dozvola koje je loše jer stvara neravnoteže na tržištu - zbog manjeg broja taksista trpi kvaliteta, a samim time i cijene su više nego bi trebale biti. Međutim, bez obzira na načelno pozitivan smjer, ovaj se zakon može još poboljšati. Od negativnih strana zakonskog prijedloga želimo istaknuti sljedeće: - Nema posebne kategorije za usluge poput Ubera - puno bolje rješenje bilo bi uvođenje nove kategorije "predugovoreni prijevoz", koja bi se razlikovala od autotaksi prijevoza. Prema prijedlogu koji smo prezentirali na radnoj podskupini MPPI-ja, nova kategorija olakšala bi licenciranje pružatelja predugovorenog prijevoza, koji ne bi imali pravo na povlastice namijenjene pružateljima autotaksi usluga (korištenje taksi stajališta, vožnja žutom trakom, oznake na vozilu). Na ovaj način otvorile bi se dodatne mogućnosti za zaradu i neprofesionalnim vozačima. - Dvostruko licenciranje autotaksi prijevoznika - prema prijedlogu autotaksi prijevozniku treba nacionalna autotaksi licencija i dozvola jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba. Međutim, svjedoci smo da je lokalna dozvola dodatno birokratsko opterećenje koje komplicira procedure te usporava zapošljavanje. Stoga je potrebno da novi Zakon definira samo državnu licenciju, jer se njome potvrđuju svi bitni uvjeti vezani za sigurnost korisnika. - Teorijski ispit za vozače u autotaksi prijevozu - smatramo da je vozački ispit B kategorije u Hrvatskoj dovoljno rigorozan i zahtjevan te daje imateljima vozačkih dozvola potrebna znanja o prometnim pravilima i sigurnosti. Usto, aplikacija satelitski navodi vozača do lokacije korisnika i konačne destinacije, čime je moguće zaključiti da je vozački ispit sasvim dovoljan za obavljanje ove vrste usluge te da nema potrebe za dodatnim ispitom za vozače autotaksija.

**joško miloslavić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,**

**Odbijen**

Odbijeno predugovoreni prijevoz nije predviđen Zakonom Odbijeno Zakonom je predviđeno izdavanje dozvole i licencije za autotaksi prijevoz Odbijeno stručna osposobljenost vozača za obavljanje autotaksi prijevoza regulirana je zakonom

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija.

## OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog -"povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima.Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika.Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. •Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. •Članak 15. st. 1. toč.

Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za

5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 •Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ •Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ •Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike

trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVATA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego

(slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna.

Prekršajnog zakona.

Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. •Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Saša Gerbec**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
Podržavam liberalizaciju tržišta: 1. Mislim da nije u redu da se ne vidi cijena unutar vozila dok se obavlja usluga, a ako ne postoji taksimetar, nemoguće je vidjeti cijenu. 2. Nije u redu da se vozi automobil koji nema nikakvu dozvolu ili licencu za autotaksi prijevoz (isto tako Vas može voziti pezejac iz 80-ih godina koji više ne zadovoljava sigurnosne uvjete u prometu) 3. Treba postojati neki "bon-ton" vozača i izgled vozila (prepoznatljivog izgleda autotaksi prijevoza) 4. Treba postojati služba kojoj se stranka može obratiti glede informacija, problema i tome slično 5. Treba postojati služba za stručno osposobljavanje vozača autotaksi prijevoza 6. Autotaksi prijevoz treba biti dostupan svakom građaninu HR, a pogotovo u današnje vrijeme kad je situacija u državi takva kakva jest.

**Saša Gerbec**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
Što se tiče UBER-a, definitivno ne želim koristiti njihove usluge iz razloga što sam prilikom jednog jedinog korištenja njihove usluge pokraden (kolega je preko aplikacije platio vožnju, a potom je vozač uzeo od mene gotovinu). Tako da ne hvala UBER-u!!!

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Tina Dogan</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam smjer u kojemu ide zakon, smjer liberalizacije tržišta. Zakon će doprinijeti zapošljavanju građana.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Filip Dolić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam ovaj nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu sto se tice liberalizacije usluga autotaksi prijevoza. Osim sto ce donjeti brojne dobre promjene gradanima RH, pozitivno ce utjecati i na ekonomiju. Novim prijedlogom Zakona potiče se korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored zastarjelog taksimetra (članak 4.) - to je bitno jer je aplikacija koja koristi GPS tehnologiju kao mjerni uređaj daleko preciznija od taksimetra te transparentnija jer prikazuje cijenu vožnji unaprijed. Ujedno, aplikacija vas automatski spaja s najbližim korisnikom, što znači da štedite vrijeme i novac, jer ne morate voziti daleko do polazne lokacije korisnika. Inovativno, transparentno i za SVE korisno. Novim prijedlogom Zakona ukinuo bi se ograničeni broj autotaksi dozvola (članak 47.) - svjedoci smo ograničenog broja dozvola koje je loše jer stvara neravnoteže na tržištu - zbog manjeg broja taksista trpi kvaliteta, a samim time i cijene su više nego bi trebale biti. Ukidanjem ograničenog broja autotaksi dozvola osiguravaju se jednaki tržišni uvjeti za sve te se ukida mogućnost povlaštenog dobivanja dozvola.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Maro Bratoš</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> <b>PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije</b> Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja neloyalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i finansijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje</p> |

njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka  
Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolnog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja  
Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona,

socijalne slike stanovništva.

Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada  
Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.).

Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša  
Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš.

Ad. 4. MSP test  
MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo.

Ad. 7. Optimalno rješenje  
Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Ante Meštrović**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U sljedećem tekstu iznose se primjedbe na određene djelove Obrasca iskaza o procjeni učinaka propisa predloženog zakona: 1. U dijelu pod 1.2 navodi se sljedeće: "... primjedbi strukovnih udruga iz prijevozne industrije vezano za uređenje prijevoznog tržišta..." - s obzirom da se radi o Zakonu za koji vlada veliki interes bilo bi poželjno da se primjedbe i konkretiziraju odnosno da se prilože uz prijedlog Zakona da se točno vidi koji se problemi javljaju u poslovanju, a ne da se paušalno navodi da postoje primjedbe. Na taj način samo se stvara alibi da bi se opravdalo donošenje Zakona, a bez da se konkretni problemi prikažu, bez obzira koliko oni bili poznati užoj zainteresiranoj javnosti; u istom dijelu 1.2. navodi se sljedeće: "... statističkih godišnjih izvještaja Inspekcije cestovnog prometa za razdoblje od 2013. do kraja rujna 2017. god. koji pokazuju broj i strukturu prekršaja u djelatnosti cestovnog prijevoza..." - ista situacija kao i u gornjem komentaru, ovakvim navodom stvara se dojam ogromnog broja kršenja važećeg Zakona

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje



kako bi se storio alibi za donošenje novog Zakona, a nigdje se ne podastire izvještaj Inspekcije cestovnog prometa koji bi pokazao razmjere kršenja važećeg Zakona i u kojem dijelu se isti krši, već se samo navodi da kršenje postoji. Dodatno radi se o izvješću za skoro četverogodišnje razdoblje, a imajući u vidu da je važeći Zakon stupio na snagu 1.7.2013. važno je pitanje odnosi li se Izvješće samo na provedbu važećeg Zakona ili onog koji je bio na snazi prije njega. To su sve neoznanice na koje javnost ne može dobiti odgovor s obzirom da je predmetni izvještaj tajan odnosno nije priložen uz ovaj prijedlog Zakona, a predstavlja se kao jedan od važnih razloga zašto se uopće donosi novi Zakon. 2. U dijelu pod 1.3. nabrajaju se Uredbe s Europske unije s kojima se, po pisanju Zakonodavca, usklađuje zakon. Opet se ponavlja ista priča o stvaranju alibija za donošenje Zakona zbog usklađenja sa zakonodavstvom europske unije. Naime, svi dokumenti Europske unije s kojima je usklađen važeći Zakon se navode i u novom prijedlogu Zakona uz dodatak pojedinih Uredbi koje su već na snazi i koje se IZRAVNO primjenjuju u Republici Hrvatskoj s obzirom na to da Uredbe Europske unije imaju snagu kao zakoni države članice Europske unije i izravno se primjenjuju u državni članici republici Hrvatskoj, te njih nije potrebno posebno implementirati u zakonodavstvo. Stoga je vidljivo da argument o potrebi usklađivanja s pravnom stečevinom europske unije ne stoji. 3. U dijelu pod 2.1. navodi se slijedeće: "Razlog izrade nacrt prijedloga zakona su usklađivanje s pravnom stečevinom EU..." - u prethodnom pasusu obrazloženo zašto navedeno ne stoji; nadalje navodi se: "...Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima, izbjegavanja plaćanja propisanih novčanih davanja u državni proračun, daljnji nedostatak profesionalnih vozača na tržištu rada, nepostojanje adekvatnog zakonskog okvira potrebnog za sufinanciranje javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu te nedovoljno dobro uređeno prometno tržište cestovnog prijevoza..." - nejasno je na kojim argumentima počivaju ovakve tvrdnje. Naime, uz prijedlog Zakona nije dostavljen niti jedan dokument koji bi široj javnosti ukazao na realne probleme koji postoje i koje se treba urediti, već se uobičajnim širokim izrazima opravdava prijedlog Zakona, a da se u niti jednom trenutku ne konkretiziraju problemi niti je priložen dokument/i koji bi ukazao na konkretne probleme. Iz citirane katastrofične tvrdnje dobija se dojam da će cestovni promet prestati postojati ako ovaj prijedlog Zakona ne bi sličajno došla pred Vladu Republike Hrvatske što je potpuni nonsens. 4. U dijelu pod 3.1. navode se procjene gospodarskih učinaka koje same po sebi izgledaju u redu, ali je problem što nigdje ne postoji, odnosno nije priložen, dokument s analizom kako se do navedenih procjena došlo te se može reći da navedeno predstavlja popis lijepih želja. 5. U dijelu pod 3.2. navodi se slijedeće: "Svim prijevoznicima koji zadovoljavaju uvjete za dobivanje licencije djelatnosti za pojedine oblike prijevoza omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje. Licenciju mogu dobiti sva trgovačka društva i obrtnici koji zadovoljavaju prvenstveno uvjete dobrog ugleda, tehničke sposobnosti, stručne sposobnosti i financijske sposobnosti..." - citirani navod se predstavlja kao novina u predloženom Zakonu, međutim sve to je već postojeće i sadržano u važećem Zakonu. U smislu navedenog predloženi Zakon ne donosi ništa novo. Predloženi Zakon dapače povećava broj uvjeta koji treba zadovoljiti za dobivanje licencije s

postojećih 4, na predloženih 6 uvjeta. 6. U dijelu 3.5. navodi se analiza učinka na zaštitu okoliša koja je, isto kao i gore pod 4. sama za sebe u redu, ali opet nije priložen niti jedan dokument koji bi pokazao kako je predmetna analiza naravljena i kako se došlo da napisanih zaključaka. 7. U dijelu pod 9. trebali su se nalaziti prilozi uz ovaj prijedlog Zakona međutim niti jedan prilog nije sadržan. Već u gornjem tekstu je opisano zašto to nije dobro niti za navedeni prijedlog Zakona, a niti za ovu javnu raspravu. Zainteresirana javnost ne može dobiti uvid u širinu problema koji se žele urediti već to može prihvatiti ono što joj se podastire kao problem bilo to točno, netočno, dvojbeno ili slično. Potrebno je priložiti dokumentaciju kojom će se gore navedene nedoumice otkloniti i iz kojih će biti razvidno kako se i kojim metodama došlo do pojedinih zaključaka. Nadalje, nije priložen niti jedan dokument sa zaključcima, preporukama ili sl. od radne skupine koja je radila na prijedlogu Zakona. Uz to nije niti priložena Izjava o usklađenosti nacrtu prijedloga zakona sa Zakonom o općem upravnom postupku, a što je sukladno Zaključku Vlade Republike Hrvatske iz 2016. godine obveza uz svaki Zakon koji u sebi sadrži upravno postupanje što je slučaj u ovom prijedlogu Zakona. Završno, smatram da bi svu dokumentaciju koja bi pridonjela boljoj i kvalitetnijoj javnoj raspravi trebalo predočiti zainteresiranoj javnosti kako bi se ona što bolje upoznala s problemima, te kako bi se iznašla najbolja rješenja. Na ovaj način se samo otvaraju nova pitanja i sve izgleda kao popis lijepih želja.

**Ratko Družinec**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Definitivno PODRŽAVAM POZITIVNE PROMJENE koje donosi predložena liberalizacija autotaxi tržišta! Novim prijedlogom Zakona potiče se korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored zastarjelog taksimetra (članak 4.) - to je bitno jer je aplikacija koja koristi GPS tehnologiju kao mjerni uređaj daleko preciznija od taksimetra te transparentnija jer prikazuje cijenu vožnji unaprijed. Ujedno, aplikacija vas automatski spaja s najbližim korisnikom, što znači da štedite vrijeme i novac, jer ne morate voziti daleko do polazne lokacije korisnika. Inovativno, transparentno i za SVE korisno. Novim prijedlogom Zakona ukinuo bi se ograničeni broj autotaksi dozvola (članak 47.) - svjedoci smo ograničenog broja dozvola koje je loše jer stvara neravnoteže na tržištu - zbog manjeg broja taksista trpi kvaliteta, a samim time i cijene su više nego bi trebale biti. Ukidanjem ograničenog broja autotaksi dozvola osiguravaju se jednaki tržišni uvjeti za sve te se ukida mogućnost povlaštenog dobivanja dozvola.

**Ane Šimunović**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i vijeća od 21. listopada 2009. o

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Odbijen**

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska

uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno.

Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do

uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja.

Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti.

Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza.

Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva.

Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.).

Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš.

Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo.

Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

**Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja** Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasi aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

**Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka** Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države.

**Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada** Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

**Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša** Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz.

**Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST)** Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo.

**Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE** Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ivan Ivadi</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Ne podržavam uopce ove nove prijedloge od strane ministarstva jer ce se na taj nacin unistiti hrvatski taksisti tj. obrtnici.Nije mi jasno zasto sada ministarstvo najednom prica da ne trebaju vise kv skole.Pa ako su do sada trebale skole da bih postao taksista i ako su to taksisti morali završiti i platiti,malo je precudno da vise to nije potrebno najednom kad je dosla kompanija koja posluje nelegalno vec vise od 2 godine u RH.Ocigledno tu ne stima nesto.Pa sta je vama vaznije da vozaci kamiona imaju kv skolu,a prevoze teret.a znaci taksisti koji prevoze ljude i odgovorni su za ljudski zivot oni ne trebaju imati skole.A sto je sa lijevnickim kontrolama?Ni to vise nije vazno.Di je tu sigurnost za gradane?Mislim da bi ministarstvo trebalo zastiti svoje gradane na nacin da pomognu hrvatskim taksistima,a ne da rade zakone koji ce pogodovat stranoj kompaniji koja uopce neplaca porez nasoj drzavi.Umjesto da guramo svoje gospodarstvo i nase obrtnistvo mi cemo ga ovim zakonom ugusit.A posto smo mi clanica EU onda bi valjda trebali i slijedit zakon EU.Vidjeli smo sta je sud dosudio neki dan.Zasto nase susjedne drzave nisu prihvatile tu stranu kompaniju koja ne placa porez nigdje.A sto se tice taksimetra svugdje se taksiranje naplacuje preko taksimetra koji je najpreciziji i nepogrijesiv.Zasto sada najednom to mijenjati kad su gradani tako zasticeni od prenaplata.Mogu jos jedino reci da vladi RH zelim od srca da zastiti svoje obrtnike jer ako to ne naprave i pokusaju progurati ove nove prijedloge zakona tako ce samo iseliti jos vise obitelji iz domovine.Jer svaki taksista ima svoju obitelj koju hrani,ali sa ovim novim zakom Hrvatsku ce morati napustiti jako puno obitelji koje zive od taksi posla.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Boris Popović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam uvođenje GPS aplikacija kao metode izračuna cijene u prijevozu, jer smatram da je transparentnija i preciznija od izračuna putem taksimetra.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Davor Tremac</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam pozitivan iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza. Zakon će donijeti brojne dobrobiti hrvatskim građanima i turistima: - mogućnost dodatnog zapošljavanja (preko 10.000 novih radnih mjesta u kratkom roku) - posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju - bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza - niže cijene - bolju kvalitetu - veće zadovoljstvo korisnika - manje gradskih gužvi - potrebu za manje parking mjesta - veću sigurnost na cestama (manje vozača pod utjecajem alkohola)<br/> Liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza u skladu je s preporukama Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), a prijedlog Zakona oslanja se na najbolje regulatorne prakse iz država EU-a.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Dorian Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Prijedlog zakona je pisan nestručno, površno i bez ikakve veze sa strukom. Prepun je rupa koje se mogu zloupotrijebiti, ide na štetu kako postojećim prijevoznicima tako i korisnika. Žalosno je što se kod nas pišu novi zakoni, a ne mogu se provoditi postojeći. Nikakve konkretne analize nisu provedene i zakon se donosi bez ikakvih statističkih dokaza i analiza koji bi ga mogli potkrijepiti. Osobe koje su pisale zakona mogle su barem, ako su moje pretpostavke netočne navesti iz kojih su analiza i statistika izvukle podatke da se donosu ovakve promjene od ekonomskih, prometnih, socijalnih do ekoloških i sigurnosnih. <b>NAJBOLJI ZAKON JE, DA MINISTAR DA OSTAVKU</b></p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Ankica Stanković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> <b>PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno.<br/> Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju</p> |

smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida

poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasi aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Toni Stanković**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno.**

**Odbijen**

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju



Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licence za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog

djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Elvira Vidović**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
 Nepodržavam ovaj prijedlog zakona.....Vidite da je prijedlog zakona nije dobro prosao na e savjetovanju dozivio je potop 80 posto gradjana nije za ovaj zakon.....

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Elvira Vidović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA NEPODRZAVAM OVAJ ZAKON</b> Opet je izgubio Uber to vidimo ovdje na e savjetovanju da je po ko zna koji put izgubio pravnu bitku da ovaj zakon ne podrzava 80%građana kao sto se vidi i po presudama u HR i EU...stoga Ministri i Vlado a pogotovo ti Kolinda slusajte glas naroda jer ste vi tu zbog nas i mi smo vas doveli na vlast, mi mali ljudi pojedinci i zato slusajte Glas naroda i STRUKE....Ili kako vi mjenjate Zakon tako ce mo i mi vas promjeniti</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Elvira Vidović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA NEPODRZAVAM OVAJ ZAKON</b>,Žalosno je što se kod nas pišu novi zakoni ,a ne mogu se provoditi postojeći...</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Elvira Vidović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA NE PODRZAVAM OVAJ ZAKON</b>....ali neznam cem u sve kad kakav god zakon bude donesen Uber ne poštiva ni dosadasnji zakon ni Hrvatske presude,a boga mi ni Europske presude ,sto je vjerovatno da ce te se vi i dalje drzati zakona a Uber ce radit kako mu volja kao i dosad.....zalosno je ovo sve...u ovoj nasoj drzavi najvise se isplati muljati i petljati ....uber je na pravom mjestu</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Elvira Vidović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Kakav god zakon izadje Pa Uberu i ne treba zakon kad on ne postiva ni ovaj dosad neznam zasto bi postavio ovaj novi doneseni zakon ako mu ne pase,on ce i dalje raditi po svome niti priznaje nase sudske presude niti europske sudove covjek je bog i batina u ovoj nasoj drzavici gdje lova gotovo kupi sve a to smo vidjeli od prijasnjih premijera,ministara,sudaca itd,itd..Ali Gospodo nemozes nigdje radit posao bez ijednog papira,uvjeta i kvalifikacije za taj posao...u ovom slucaju automobil i radit uzimat nekom drugom kruh a ti si spao sad s neba i podrzavas zakon da koji ti paše i dalje ne ulažes nista imas telefon uzmes auto od tate i idem ja radit....ja bih isto tako stavila na trg jelacica kontener neplacam nikom nista i šišala ljude(frizer sam) po 10kn.nista ne ulazem mogu radit 10kn.po glavi.....E GOSPODO NEMOZE MORAT CE TE SE PRILAGODIT</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Dubravka Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Nepodržavam ovaj zakon....TAXIMETAR Jedini i najtocniji izracun cijene od kad je svijeta i vijeka</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Dubravka Knežević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Podržavam kontroliranu liberalizaciju autotaksi tržišta te apsolutno taksimetar kao jedini mjerni instrument obračuna cijene autotaksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Željko Tepić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Pojedinci svašta lupetaju. "Vidjela sam da je taximetar brojao dok smo stajali na semaforu..." Pa naravno da jest. Obratite se firmi Tahograf za pojašnjenje. Oni su kompetentni za baždarenje takvih i sličnih uređaja. Nije ista cijena vožnje od Dubrave do Jaruna praznom cestom ili u gužvi i zastoјima..., pametni znaju. Mnogi se obrušavaju na postojeće taxiste, a favoriziraju uber. Idemo po redu; komentirat ću stvari za grad Zagreb, ne Split, ili Dubrovnik gdje razno razni kerumi, baldasari, opare i šuice ne dozvoljavaju da u njihove gradove dođe Eko, Cammeo ili neki Pero Perić taxi sa normalnim cijenama, te tako svojim sugrađanima omogućе povoljnu i pristupačnu taxi uslugu. Podržavaju monopol, tko zna iz kojih razloga..? Da li taximetar ili aplikacija? Potpuno nevažno. Ajmo vidjeti tarife; Cammeo: 6 kn start, 6kn /km. Relacija glavni kolodvor - KBC Rebro cijena iznosi 36kn Eko taxi; 8,80kn start, 6kn/km. Do Rebra 38,80kn Radio taxi: 10 kn start, 6kn/km. Do Rebra 40kn. Vožnju kod svih navedenih taxija možete naručiti aplikacijom, telefonom ili zaustaviti na cesti ukoliko je vozilo slobodno. Svako vozilo ima svoj broj, zna se ime vozača koji je vas je vozio i u slučaju bilo kakvih problema možete se obratiti njihovim upravama i sugurno ćete dobiti odgovor. Svaka vožnja je pohranjena u serveru. Vozači spomenutih kompanija su uglavnom profesionalni (KV), imaju položen taxi ispit o poznavanju grada, liječnički pregled i potvrdu o nekažnjavanju. Tko se zapošljavao, zna da je to tako. Također, presudno je i vozačko iskustvo koje se stječe višegodišnjom vožnjom po gradskim prometnicama. Prednost taxija je i u tome što smije voziti žutim tramvajskim linijama i tako vam skratiti rutu, a i ulaziti krug bolnica što svakako ide u u korist klijenata koji su vrlo često teško pokretni. Sve to Uber vozači ne smiju, ne mogu i ne znaju. 90% njih uopće ne poznaje grad, ne znadu značajne institucije, glavne pravce kretanja, da ne govorimo o nekakvim prečacima, ne znaju se prestrojavati, ne poznaju osnovne prometne propise, i sve to iz razloga jer se nikad nisu bavili tim poslom. Uber im je prilika da zarade koju kunu dodatno, a najčešće su to studenti ili starije osobe koje teško ili nikako ne mogu naći bilo kakav posao. Uber nema kontrolu niti uvid koga zapošljava, njima je JEDINO</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

važno da uzmu postotak. Bilo bi zanimljivo iz PP zatražiti statistiku o nesrećama koji su uzrokovali uber partneri, mislim da bi brojka bila šokantna. Roditelji, da li razmišljate da vam dijete iz noćnog izlaska vozi klinac od 21 godine iz Siska ili Čakovca za kojeg ne znate tko je i u kakvom je stanju? Jel znate da je na petlji Heinzelova/Slavonska /Radnička vozač ubera ubio svoju putnicu zbog luđačke vožnje u pijanom stanju? Zašto se ne piše o tome kako u većem dijelu dana putnicima ubera prilikom naručivanja vozila dođe poruka "zbog povećane potražnje 2,5X..koliko onda košta ta vožnja? Zato, UBER - NE HVALA. Osim ako zadovoljite parametre koji su potrebni za taxi prijevoz. Europski sud vam je jasno presudio prije par dana. Ima još jedna važna stvar koja se provlači medijima, tj hajka na postojeće taxiste, a koja je najobičnije generaliziranje i potrebno je razjasniti taj problem; "Uzeo mi je 100 kuna za tri kilometra...nije mi dao račun...tek što sam sjela u taxi već je pisalo 19 kn..." i slično. Gospodo, to su privatni taxi prijevoznici, individualci koji su nekad bili npr u udruzi Radio taxi, ali su izbačeni zbog raznih vrsta prekršaja! To su tzv "ŽUTE TABLE" koji imaju visoke tarife i nemojte sjedati u ta vozila! Na početku posta su vam navedene poštene taxi službe koje vas neće prevariti i uvijek ćete dobiti račun! Prema tome, Bahrudini, šahisti i ne znam kako li ih sve ne zovete nemaju veze sa gore navedenim firmama i poštene taxijaneri se ograđuju od njih! Oni su u manjini i uglavnom stoje kod kolodvora! Malo se educirajte i obratite pažnju u koji taxi sjedate! Pozdrav.

**Aurelio Kolacio**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Poštovani, Taximeter je mjerni uređaj ali u našoj Hrvatskoj služi za "legalnu pljačku korisnika taxi prijevoza" To je mjerilo za uljuđene i posložene Države i društva. Kod nas u Hrvatskoj služi da se ne upali kod početka vožnje, upaljen već od ranije prije dolaska po putnika, da se ilegalno prebaždari da ,se ne baždari po 5 godina. ali imaš taximeter. Tako da svakao aplikacija je zakon za Hrvatsku.

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje.

**Aurelio Kolacio**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

čudno je i upravo nelogično da se "taxisti" bilo obrtnici ili pravne osobe bune protiv konkurencije al zdrave i prave drže nazovimo vozače za volanom po 12 sati prijave samo na 4 ljudi spavaju i voze putnike, ljudi provode uvozilu po 320 sati mjesečno pa im ne plate minimalnu plaću . Ti isti su dužni državi doprinose PDV i takvi i dalje rade. To država treba riješit i takve maknut sa asvalta. To je taxi ili ti prijevoz putnika????

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje.

**Dean Petković**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>BORIS DIVJAK</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Zastarjeli su oblici prekomjernih provjera i licenciranja vozača. Podacima dostupnim na aplikaciji npr. Uber, imam uvida u daleko više podataka o svom vozaču i predmetnoj vožnji, nego uvidom u bilo koju licencu ili dozvolu dodijeljenu od javnih tijela RH. Skup informacija mi je daleko kvalitetniji i pristupačniji i mogu donositi kvalificiranu odluku o vožnji: prije iste, tijekom i po završetku, te sudjelovati u kolektivnom ocjenjivanju kvaliteta usluge. Stoga imam daleko više povjerenja i zahtijevam od regulatornog tijela da mi omogući pristup takvoj usluzi. Taksimetar je zastarjeo i tehnološki prevaziđen oblik obračunavanja cijene pređene relacije, u koji velik dio građana nema povjerenje. Svakako je daleko poštenije prije ugovaranja vožnje znati točnu navigaciju i cijenu relacije. Nametanje mono-(oligo-) polističkog statusa nekolicine poduzeća koje se bave pružanjem usluge javnog prijevoza, kroz izdavanje ograničenog broja dozvola, nije ništa drugo do nametanje takve prakse građanima, koji za to moraju plaćati visoku premiju, ili se odreći usluge, jer ona potpada pod luksuz. Smatram da javni prijevoz mora biti javno dostupan, a širenjem broja pružatelja usluge i oslanjanjem na moderna sredstva komunikacije i ugovaranja usluge, istu činiti jeftinijom, jednostavnijom i u službi korisnika, a ne probranih pojedinaca i eventualno zaposlenih u regulatornim tijelima. Molim da se nacrt zakona ne opterećuje dodatnim zastarjelim elementima, koji bi podigli barijeru na ulazak u to tržište, ili podigli trošak ulaska na tržište, koje će natjecatelji prebaciti na krajnjeg korisnika. Dakle, uvođenjem bilo kojih dodatnih regulatornih elemenata, povisit će se cijena usluge, čime će štete imati samo građani, tj. krajnji korisnici.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Srećko Krajačić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Uvođenje aplikacije za autotaksi prijevoz je odlična ideja jer će to olakšati posao prijevoznicima i dati bolju uslugu putnicima.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude,</p> |

već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrt prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licence za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog

povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Tomislav Plahtarić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Taksi tržište treba biti liberalizirano. Liberalizacija tržišta će dovesti do jeftinije i kvalitetnije usluge. Što se tiče obračuna vožnje po aplikaciji, smatram da je totalno nerealno i ne može biti u potpunosti točno. Jedini i točan obračun cijene vožnje je taksimetar i tako bi trebalo ostati. Obračunom preko aplikacije može doći do raznih problema, prvenstveno ako dođe do problema sa aplikacijom, platit ćemo višu ili nižu cijenu usluge od realne, što dovodi do nezadovoljnog korisnika ili poslodavca. Dokazano je da je taksimetar najtočniji u određivanju cijene. Cjelokupno gledajući smatram da će liberalizacijom tržišta biti poboljšana usluga i da će taxi biti dostupan u onim gradovima koji ga do sada nisu imali ili su imali nekvalitetnu taksi uslugu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA</b><br/> Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske</p> |

strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države.

Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u

pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz.

**Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST)** Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očit negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo.

**Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE** Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

**TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno.

**TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo

**Odbijen**

odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

**Odbijen**

odbijen Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno

ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugaziti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu

zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

**Marijo Gvozdenica**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje**

**Odbijen**  
Odbijeno Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje

trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrtu prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolnog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve

administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je utvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu

**Patrik Pralas**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

U skladu sa: Zakonom o procjeni učinaka propisa, Zakonom o pravu na pristup informacijama, Uredbom Vlade Republike Hrvatske o provedbi postupka procjene učinaka propisa, Kodeksom savjetovanja sa zainteresiranom javnošću u postupcima donošenja zakona, drugih propisa i akata Vlade Republike Hrvatske i Smjernicama za primjenu Kodeksa savjetovanja sa zainteresiranom javnošću u postupcima donošenja zakona, drugih propisa i akata Vlade Republike Hrvatske, Ureda za udruge, a u sklopu Javnog savjetovanja o Obrascu Iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i Nacrtu prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, podnosim PRIMJEDBE I PRIJEDLOGE na Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

definicija autotaksi prijevoza predlaže se: „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugih odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: -

Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVATA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama  
Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVATA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVATA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVATA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog



promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne

prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona. OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspeksijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nactrom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nactrom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.

smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava

njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznčkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi

prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“

PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2. Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“

PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2. U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon

riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se anarhija na prometnice, manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne

samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno. Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,„ PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na

postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela. PRIMJEDBE NA OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA Ad.1.3. Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Ad.2.1. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i

širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole.

Ad.3.1. Analiza gospodarskih učinaka  
Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola.

Ad.3.2. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja  
Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon.

Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka  
Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države.

Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada  
Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

Ad. 3.5. Analiza učinaka na zaštitu okoliša  
Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz.

Ad.4 TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST)  
Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni



učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

**Tomislav Gašparović**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
Slažem se sa liberalizacijom tržišta. Aplikacija funkcionira savršeno, brza je, precizna i dostupna (ne naplaćuju se pozivi ili SMS poruke dok naručujete prijevoz). Uber fiskalizira svaku vožnju i korisnici odmah dobiju račun mailom. Uz to povećava se stopa zaposlenosti zbog velike potražnje za uslugama prijevoza, država dobije više kroz poreze i svi su sretni i zadovoljni osim taksista, makar ne znam zašto se oni bune kada netko iz Ubera mora odraditi +10 vožnji dok oni za istu cijenu odrade jednu...

**Ivana Miljan Tremac**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
Podržavam ovaj prijedlog Zakona jer je okrenut prema budućnosti i novim tehnologijama. Doprinjet će razvoju tržišta, povećati izbor korisnicima i sigurnost u prometu u Hrvatskoj.

**Sonja Privrat**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**  
Procijenili ste da neće biti socijalnih učinaka, sram vas bilo, to što će 2500 malih obrtnika propast da bi se Uber bogatije nije vas briga, kao i za to da će u buduću biti taksist značiti bit sirotinja, najnepoželjnije znanje u Hrvatskoj.

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje.

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje.

**Nezavisni sindikat zaposlenih u srednjim školama Hrvatske**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U članku 7. Zakona navedeni su načini stjecanja početnih kvalifikacija vozača. Da li pogreškom ili namjerno, izostavljeno je redovno srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila kao način stjecanja početne kvalifikacije. Bez obzira na to radi li se o pogrešci li namjernom izostavljanju, držim to potpuno neodrživim. Suvremena tehnologija prijevoza i prijevoznih sredstava, zahtjevi za sigurnošću prometa na cestama, globalizacija i sigurnosni izazovi, traže sve širu i sustavnu edukaciju vozača. Takvu edukaciju kao način stjecanja početne kvalifikacije nudi upravo redovno Školsko obrazovanje. Redovno Školsko obrazovanje vozača, uz postojeće oblike obrazovanja odraslih, uz pretpostavku kontinuirane modernizacije obrazovnog programa, kao i kvalitetne periodičke izobrazbe, može osigurati da ovaj zahtijevan posao rade stručni ljudi. U Hrvatskoj je dvadesetak srednjih strukovnih Škola koje u redovnom obrazovanju Školuju za ovo zanimanje. Te škole imaju tradiciju i iskustvo (više od 50 godina u RH u redovnom sustavu obrazovanja obrazuju se vozači motornog vozila), sve potrebne kadrove (nastavnike općeobrazovnih predmeta, nastavnike strukovnih predmeta koji osim strukovnih kompetencija imaju i pedagoško psihološke kompetencije, instruktore vožnje i druge) i modernu opremu za izvođenje teoretske i praktične nastave, uključujući i obuku vožnje. Te škole, razvile su kvalitetnu suradnju s prijevozničkim tvrtkama u provedbi teoretske i praktične nastave, pokrenule su i realiziraju mnoge programe i aktivnosti kojima doprinose razvoju prometne kulture i sigurnosti u prometu. Te Škole raspoređene su po cijeloj Republici Hrvatskoj, od Belog Manastira, Osijeka, Slavonskog Broda, Daruvara, Đurđevca, Varaždina, Čakovca, Zagreba, Siska, Karlovca, Rijeke, Gospića, Zadra, Šibenika, Splita do Imotskog do Ploča. Slijedom svega navedenog predlažemo da se redovno Školsko obrazovanje i obrazovanje odraslih za zanimanje vozač motornog vozila uvrste u Zakon kao način stjecanja početne kvalifikacije vozača. Ili da se oni koji su putem redovnog obrazovanja ili obrazovanja odraslih stekli svjedodžbu srednje stručne spreme za zanimanje vozač motornog vozila izuzmu iz obveze stjecanja početne kvalifikacije, to jest da svjedodžba o stečenoj srednjoj stručnoj spreml za zanimanje vozač motornog vozila smatra početnom kvalifikacijom vozača.

**Prihvaćen**  
Prihvaćeno

**HGK**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU**

Na zahtjev Ministarstva mora, prometa i infrastrukture imenovani su Darko Vukadinović, predsjednik Udruženja cestovnog teretnog prometa i Darko Banko, zamjenik predsjednika Udruženja cestovnog teretnog prometa kao predstavnici Hrvatske gospodarske komore u radnoj podskupini za prijevoz tereta za sudjelovanje u izradi Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pri Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture. Vijeće Udruženja cestovnog teretnog prometa želi izraziti nezadovoljstvo što predstavnici radne podskupine nisu imali priliku sudjelovati u izradi Nacrta predmetnog Zakona jer je organiziran samo jedan sastanak na kojem se od predstavnika tražilo da dostave prijedloge izmjena i nakon toga više nije bilo sastanaka. Vijeće Udruženje cestovnog teretnog prometa HGK, na sastanku Vijeća Udruženja cestovnog teretnog prometa koje je održano 18.12.2017. godine, donijelo je primjedbe na Nacrt prijedloga zakona o prijevozu u cestovnom prometu koje vam u nastavku dostavljamo.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Branimir Mihalinec**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU**

U članku 7. Zakona navedeni su načini stjecanja početnih kvalifikacija vozača. Da li pogreškom ili namjerno, izostavljeno je redovno srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila kao način stjecanja početne kvalifikacije. Bez obzira na to radi li se o pogrešci li namjernom izostavljanju, držim to potpuno neodrživim. Suvremena tehnologija prijevoza i prijevoznih sredstava, zahtjevi za sigurnošću prometa na cestama, globalizacija i sigurnosni izazovi, traže sve širu i sustavnu edukaciju vozača. Takvu edukaciju kao način stjecanja početne kvalifikacije nudi upravo redovno Školsko obrazovanje. Redovno Školsko obrazovanje vozača, uz postojeće oblike obrazovanja odraslih, uz pretpostavku kontinuirane modernizacije obrazovnog programa, kao i kvalitetne periodičke izobrazbe, može osigurati da ovaj zahtijevan posao rade stručni ljudi. U Hrvatskoj je dvadesetak srednjih strukovnih Škola koje u redovnom obrazovanju Školuju za ovo zanimanje. Te škole imaju tradiciju i iskustvo (više od 50 godina u RH u redovnom sustavu obrazovanja obrazuju se vozači motornog vozila), sve potrebne kadrove (nastavnike općeobrazovnih predmeta, nastavnike strukovnih predmeta koji osim strukovnih kompetencija imaju i pedagoško psihološke kompetencije, instruktore vožnje i druge) i modernu opremu za izvođenje teoretske i praktične nastave, uključujući i obuku vožnje. Te škole, razvile su kvalitetnu suradnju s prijevozničkim tvrtkama u provedbi teoretske i praktične nastave, pokrenule su i realiziraju mnoge programe i aktivnosti kojima doprinose razvoju prometne kulture i sigurnosti u prometu. Te Škole raspoređene su po cijeloj Republici Hrvatskoj, od Belog Manastira, Osijeka, Slavonskog Broda, Daruvara, Đurđevca, Varaždina, Čakovca, Zagreba, Siska, Karlovca, Rijeke, Gospića, Zadra, Šibenika, Splita do Imotskog do Ploča. Slijedom svega navedenog predlažemo da se redovno Školsko obrazovanje i obrazovanje odraslih za zanimanje vozač motornog vozila uvrste u Zakon kao način stjecanja početne kvalifikacije vozača. Ili da se oni koji su putem redovnog obrazovanja ili obrazovanja odraslih stekli svjedodžbu srednje stručne spreme za zanimanje vozač motornog vozila izuzmu iz obveze stjecanja početne kvalifikacije, to jest da svjedodžba o stečenoj srednjoj stručnoj spremi za zanimanje vozač motornog vozila smatra početnom kvalifikacijom vozača.

**Prihvaćen**

Prihvaćeno

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Mijo Perkovic</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Da za aplikaciju !!! Aplikacija kao mjerni uređaj je daleko preciznija od taksimetra i transparentnija jer ti pruža informaciju o cijeni prije početka vožnje te u konačnici i nižu cijenu usluge. Taksimetar je zastarjeli mjerni uređaj koji se oslanja na mehaničko mjerenje udaljenosti putem okretaja kotača vozila, a njegovo odstupanje iznosi i do 100m unutar prosječne gradske vožnje. S druge strane, moderna GPS tehnologija mjerenja ima odstupanje od svega 5-20m unutar iste gradske vožnje. Drugim riječima, GPS je najmanje 5 puta precizniji mjerni uređaj od taksimetra. Pored toga, aplikacija ti pruža informaciju o procjeni cijene vožnje unaprijed, prije samog naručivanja vožnje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Ulaskom Hrvatske u EU 2013 godine usklađeni su svi zakoni pa tako i zakon o cestovnom prometu sa zakonima EU. Posebnost taxi prijevoza je da se regulira slobodno unutar svake članice. S obzirom da se taxi prijevoz obavlja lokalno tako je i logično do sada bio decentraliziran i dat na odlučivanje jedinicama lokalne samouprave. To je civilizacijski doseg decentralizacije da svaka lokalna zajednica određuje kakav će imati lokalni promet i po kojim cijenama. Ako centralna država smatra da lokalne zajednice ne rade dobro svojim građanima onda može odrediti neki minimum za svaku zajednicu ( na primjer minimum na svakih 400-500 stanovnika jedna dozvola kao što je sa javnim bilježnicima ili ljekarnama)) ali kontrolu opet ostaviti lokalnoj zajednici, koja najbolje zna što treba i taj broj može biti lokalno i 190 stanovnika na jednu dozvolu kao u Dubrovniku ili manje ako treba ali o tome mora odlučivati lokalna zajednica jer je po Ustavu dužna osigurati uvjete za život u JLS. Sva ostala pravila što se tiče taxi prijevoza trebaju ostati ista.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.</p> |

**Goran Privrat**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU**

Da li vas je imalo sram napisati ovakav prijedlog zakona kojim se toliko očito pogoduje krupnom kapitalu, Uberu i Cammeu, a na uštrb hrvatskih građana, 2500 malih obrtnika i njihovih zaposlenika, koji taksiranjem prehranjuju sebe i svoje obitelji? Da li vas je sram što ste umijesto da napišete zakon koji bi bio najkvalitetniji, kako za korisnike usluga, tako i za one koji se tim poslom bave, vi napisali zakon pod utjecajem lobista koje je angažirao Uber, među kojima je i Mate Granić koji je u vrijeme pisanja zakona viđen u vašem ministarstvu, a siguran sam da je tu posrijedi i nešto puno opipljivije od samog utjecaja lobista? Da li vas je sram sto ste nakon godinu i po dana pisanja donijeli ovako aljkav prijedlog zakona pun nejasnoca, nedorečenosti i manjkavosti, pravilnika za koje nitko ne zna kako će izgledati, nego će to ministar odrediti naknadno kad zakon bude već donesen i što onda više neće moći biti predmet javne rsprave? Da li vas je sram što se zbog ovakvih kao što ste vi ljudi iseljavaju iz Hrvatske? Da li vas je sram što primete plaće od države protiv čijih građana ovo radite, a radite u interesu stranog krupnog kapitala?

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Ivana Lacmanović Brkljača**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU**

Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrtnici su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksi služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksi službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**DIGITALNA HRVATSKA  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU**

Opći komentar na Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu: Digitalna Hrvatska podržava predloženi zakonski prijedlog posebice jer se njime: - smanjuju barijere i ukidaju ograničenja za ulazak na tržište autotaksi prijevoza što će dovesti do značajnog zapošljavanja, povećanja kvalitete usluge i pada cijena za krajnje korisnike; - uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra uvodi mogućnost korištenja novih tehnologija temeljenih na satelitskim GPS sustavima kojima se omogućuje dodatna transparentnost i preciznost u korist potrošača; - za sve poduzetnike na tržištu uspostavljaju potpuno jednaki uvjeti poslovanja što svima omogućuje da se cijenama i kvalitetom u poštenom tržišnom natjecanju izbere za svoju tržišnu poziciju. Ovim prijedlogom Zakona Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture daje pozitivan primjer spremnosti središnjeg tijela državne uprave da potakne procese koji će olakšati poslovanje, omogućiti najveću razinu tržišnog natjecanja, te propise prilagoditi novim tehnologijama i poslovnim modelima koji iz njih proizlaze. Digitalna Hrvatska posebno pozdravlja mogućnost da se uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra prilikom pružanja usluga autotaksi prijevoza mogu koristiti moderni elektronički sustavi temeljeni na GPS (Global Positioning System) satelitima. Osim što je preciznije, izračunavanje puta aplikacijom temeljenom na GPS sustavu je transparentno i provjerljivo budući uvijek ostaje zabilježen točan put kojim se vozilo kretalo te korisnik u svakom trenutku ima dostup do tih podataka. Također, kada se korisnici služe elektroničkom aplikacijom temeljenom na GPS sustavu, unaprijed im je poznata cijena usluge za traženu relaciju prijevoza što transparentnost prema korisnicima diže na još višu razinu. Također, elektroničke aplikacije koje se koriste u obračunu u autotaksi prijevozu izravno su spojene sa sustavom izdavanja računa i sustavom fiskalizacije Porezne uprave pa je utaja poreza praktički nemoguća. Nasuprot tome, taksimetri u pravilu nisu spojeni sa sustavom za automatsko izdavanje i fiskalizaciju računa. Samo liberalizirano tržište u kojem svatko bez nerealnih i nepotrebnih prepreka može početi obavljati poduzetničku djelatnost dovodi do zadovoljavajuće razine tržišnog natjecanja, a tržišno natjecanje uvijek dovodi do većih ulaganja i zapošljavanja, kvalitetnijih usluga i nižih cijena za krajnje korisnike. Dobar primjer dobrobiti od liberalizacije i konkurentnosti svakako je područje pokretnih elektroničkih komunikacija u kojem su nakon ulaska trećeg mobilnog operatora na tržište cijene višestruko smanjene zbog čega su hrvatski građani i gospodarstvo u razdoblju nakon ulaska Tele2 na tržište imali uštedu između 3 i 5 milijuna kuna dnevno. Zato posebno pozdravljamo predloženu liberalizaciju autotaksi tržišta.

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

|  |   |
|--|---|
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Taksimetar treba ostaviti kao jedini relevantan mjerni uređaj u taksi vozilu jer je najmanje podložan manipulacijama i ako ih ima inspekcija i druge nadležne službe to mogu lako utvrditi na licu mjesta prilikom kontrole taksi vozila. Za sve dosadašnje manipulacije uz vozača vozila krive su nadležne službe koje nisu provodile nikakve kontrole opravdavajući se nedostatkom osoblja. Aplikacija treba biti za naručivanje vozila i za izračun okvirne cijene vožnje, ona kao mjerni instrument je netočna i podložna je manipuliranju od strane vlasnika aplikacija tako i korisnika jer mogu posebnim programima mijenjati duljinu mjernih jedinica kao i stvaranje umjetne velike potražnje za vozilima kao i nedostatak vozila u slučaju da postje varijabilne cijene. Taksi vožnja se mora sastojati od cijene starta, prijeđenog kilometra i vremena čekanja gdje se ne može obračunavati vrijeme čekanja dok se vozilo kreće kako se radi sa aplikacijom uber jer se dvostruko naplaćuje vožnj i zavarava se korisnike, ako se to dopusti treba onda takav način izračuna postati jedinstven za sve taksi prijevoznike.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija</p> |
| <p><b>Alan Gilja</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Imam neki dojam da je ovo zakon (bar što se tiče taksi prijevoza) pogodovanje bogatim svjetskim firmama, danas je tu uber sutra će doći druge kompanije. Hrvatska je malo tržište sa svojim specifičnostima koje nisu poštivane ovim zakonom npr. propusna moć naši cesta u gradovima je mala dolazi do kolapsa prometa kao ovih dana u zagrebu dok su na cesti legalni taksi prijevoznici i uber. Što će se dogoditi kad i ostali auto taksi prijevoznici zbog ekonomskog profita dođu u zagreb ili s dubrovnikom po ljetu. Također treba poštivati činjenicu da u RH za zanimanje vozač trenutno osoba pohađa srednju školu za cestovni promet gdje se tri godine upoznaje sa svojim budućim zvanjem. Ovim zakonom dobivamo ekspres vozače. Koliko će to utjecati na kvalitetu ne znam ali moje mišljenje je da bude jer današnji vozač koji je školovan u RH je cijenjen u svijetu zbog svog znanja</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Bojan Divjak</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Opće odredbe i usklađivanje s EU ,da ali to je ovdije samo u naslovu!!!!!!EU je u svojim zakonima donijela da je jedina mjerna jedinica za izračun cijene u taxi-u taximeter a u ovom prijedlogu to dopušta aplikacija,na kojoj nema mogućnosti da država ovjeri uređaj kao vjerodostojno baždareno mjerilo.Ovo je čisto pogodovanje velikoj stranoj kompaniji koja je vrj.dala mito da joj se ide na ruku jer je sve kontra diktorno onom što propisuje EU!</p>             | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Kristian Posavčević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ovaj prijedlog predstavlja pozitivan iskorak u smjeru liberalizacije tržišta koji će na brojne načine utjecati na boljitak svih građana (npr. veća mogućnost izbora, povećanje kvalitete usluga te u konačnici niža cijena usluge), ali i države (npr. povećanje zaposlenosti). Također, poduprijet će se turistički sektor i unaprijediti iskustvo usluge koja se pruža strancima, čime će se izravno pozitivno utjecati na cjelokupnu ekonomsku sliku Hrvatske.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Pavel Pražić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Ovaj Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi brojne pozitivne učinke na hrvatsko tržište prijevoza putnika. Za početak, boljitak za same građane RH, jer će liberalizacija dovesti do povećanja kvalitete usluge, povećanja sigurnosti putnika i u konačnici nižu cijenu. Nadalje, ovim promjenama dolazi i do pozitivnih učinaka za samu državu, jer se otvaraju radna mjesta, potiče zapošljavanje i povećava transparentnost.</p>                  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Dajana Miličić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Smatram da je ovaj Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pozitivan iskorak u smjeru liberalizacije tržišta autotaksi prijevoza te da će kao takav neupitno pridonijeti poboljšanju ekonomije Republike Hrvatske. Osim što liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza donosi nove mogućnosti zapošljavanja, korisnicima autotaksi usluga donosi veću mogućnost izbora na tržištu kroz povećanje dostupnosti, kvalitete i u konačnici niže cijene usluga.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Duje Iliev</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Ovaj Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu je iskorak prema liberalizaciji tržišta usluga autotaksi prijevoza. Ovim se otvaraju nova radna mjesta za veliki broj ljudi kao i veći i bolji izbor za sve korisnike zbog nižih cijena usluge</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Tea Dogan</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Podržavam Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu koji ide u smjeru liberalizacije tržišta. Ovaj Zakon hrvatskim će građanima donijeti mogućnost zapošljavanja, jednako kao i izbor usluga na tržištu. Time će usluge održavati visoku kvalitetu, a rezultat će biti i niže cijene prijevoza za građane. Uz to, navedene promjene će pozitivno utjecati na hrvatsku ekonomiju. Smjer u kojem se kreće navedeni Zakon u skladu je s nedavnom preporukom Europske komisije.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Luka Petrić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu je iskorak u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza i kao takav novi zakon će donijeti brojne beneficije hrvatskim građanima - nova radna mjesta, posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom. Ovakva liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza u skladu je s preporukama Europske komisije i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj i vidljivo je da se prijedlog Zakona oslanja na najbolje regulatorne prakse iz država EU-a.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Lucijana Marić</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Podržavam ovaj nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu sto se tice liberalizacije usluga autotaksi prijevoza. Osim sto ce donjeti brojne dobre promjene gradanima RH, pozitivno ce utjecat i na ekonomiju.</p>                                | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Filip Šturman</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Podržavam što jednostavniju proceduru postajanja taksi vozačem - jedine potrebne kvalifikacije bi trebala biti vozačka dozvola jer obujam posla i potrebnih vještina za biti taksi vozačem je jednak onome što svaki vozače prolazi u redovitoj autoškoli.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |

**Robert Ožvald**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU**

Podržavam liberalizaciju tržišta u cestovnom prometu zbog : -pozitivnog utjecaja na hrvatsko gospodarstvo - mogućnost zapošljavanja većeg broja ljudi ,radna mjesta koja se mogu otvoriti u ionako posrnujoj državi koju veliki broj mladih napušta,,; - poboljšanje usluge i imidža Hrvatske prema turistima koji nas posjećuju a koji su navikli koristiti nove oblike prijevoza koje imaju u svojim državama (velik broj stranih turista je dokazao to prošle sezone sto govore brojke same za sebe..). zahvaljujući liberalizaciji tržišta i dolaska nove konkurencije.dosadašnji obračun preko taksimetra zastario je i nije tajna da da ima odstupanja u radu taximetra koji nemogu biti vjечно ispravni ... -svaki taksimetar je „baždaren“ i uređaj je za sebe ali NIJE vezan na centralni sistem koji ga može nadzirati u radu, dok kod formiranja cijene preko aplikacije znamo odmah kod ugovaranja voznje određen broj kilometara koje računa GPS za rutu i iznos , u svakom trenu korisnik na svom mobitelu i nadzor iz centrale može vrsiti provjera vozača lokacije iznosa itd itd aplikaciju vozač NEMOŽE mijenjati ni varati korisnike jer je tarifa zadana u sistemu iz centrale....nemože jednostavnije ni transparentnije - liberalizacijom usluga postaje pristupačna-jeftinija za krajnjeg korisnika što je vrlo važno -odlicna dostupnost praktično iza svakog ugla je dostupno vozilo,,,,na 5 do 10 min od korisnika da sad ne nabrajamo opce je besmisleno govoriti o dosadasnjem sistemu obracuna ,vračanju svega u prošlost i obavljanja prijevoza kao do sada kad sve može biti jeftinije bolje i jednostavnije. Podržavam Zakon jer omogućuje modernizaciju, jednake mogućnosti za sve sudionike na tržištu autotaksi prijevoza. Ograničenje taksi dozvola koči tržište i stvara monopole u današnje vrijeme kada ih nebi smjelo biti jer je to daleko iza nas, a činjenica je da postoji velika potreba za taksijima i općenito prijevozom ,a za sve ima mjesta na tržištu , samim time doprinosimo razvoju demokracije i boljitku cijelog društva....

**Christian Obadić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU**

Podržavam zakon jer ide u smjeru liberalizacije usluga autotaksi prijevoza. Zakon će zasigurno stvoriti mnoštvo novih radnih mjesta te će imati pozitivan utjecaj na cijelu ekonomiju.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Jura Kamenski</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Ovaj Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ima potencijal poboljšati stanje na tržištu usluga autotaksi prijevoza. Naime, većina je upoznata s nedostacima trenutnih zakona i sustava, koji su zastarjeli i ne nude rješenja za probleme koji su se pojavili razvojem tehnologije u posljednjim godinama. Smatram da su aplikacije revolucionarizirale proces koji krajnji korisnici prate kako bi ostvarili uslugu. Tržište treba liberalizirati, no to treba učiniti na pametan i proračunat način.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Dino Švragulja</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Podržavam korištenje mobilnih aplikacija kao mjernog uređaja pored dosadašnjeg taksimetra. Taksimetar je zastarjeli uređaj kojim se lako može manipulirati za razliku od transparentnog načina izračuna i prikaza cijene pomoću GPS-a odnosno mobilnih aplikacija. Podržavam liberalizaciju prijevoza putnika jer se time stvara konkurentnost na tržištu čime će posljedično korisnici prijevoza dobiti bolju i jeftiniju uslugu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>CAMMEO</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Osvrt na predloženi Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i smjernice za poboljšanje predložene i postojeće regulative s ciljem povećanja sigurnosti putnika, kvalitete usluge i tržišnog natjecanja I. OSVRT NA PREDLOŽENI NACRT Nakon godina upozoravanja na nužnost ažuriranja (postavljanja nove) regulacije u autotaksi prijevozu, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture početkom 2017. godine pristupilo je postupku izmjena i dopuna cjelokupnog zakonskog akta o prijevozu u cestovnom prometu. Gotovo deset mjeseci od osnutka radne skupine, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture 1. prosinca 2017. objavilo je Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu te je Nacrt upućen u postupak javnog savjetovanja (e-savjetovanje.hr). Najveća zamjerka pozitivnom pravnom propisu koji je uređivao autotaksi prijevoz i djelatnost cestovnog prijevoza putnika je bila u primarnom zatvaranju autotaksi tržišta, uz dopuštenu mogućnost da predstavničko tijelo jedinice lokalne samouprave donese suprotnu odluku. Takovu mogućnost, na neki način revolucionarnu u odnosu na postavljeni sustav, iskoristilo je tek predstavničko tijelo Grada Rijeka, odnosno u djelomičnom obliku i predstavničko tijelo Grada Osijeka koja je svoje tržište liberaliziralo dovoljno da u svakom trenutku bilo koji prijevoznik, pod uvjetom da ispunjava propisane uvjete,</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Odbija se definicija čl.4.1. autotaksi prijevoz, uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Djelomično prihvaćena definicija čl.4.14. iznajmljivanje vozila s vozačem usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, ne smije imati obilježja autotaksi prijevoza i da se naplata vrši bezgotovinskim načinom. Ostala određenja su preformulirana prema prijedlogu i usklađena sa zakonom. Djelomično prihvaćena definicija čl.4.33. povremeni prijevoz dodaje se određenje autotaksi prijevoz, a bezgotovinsko plaćanje se odbija. Ostala određenja su preformulirana prema prijedlogu i usklađena sa zakonom. odbija se određenje praktičnog ispita sigurne vožnje definicija čl.7.6. jer nije previđeno u Zakonu prihvaćeno čl.46. Djelomično prihvaćeno čl. 48. odbija se određenje da obrtnik može dobiti dozvolu najviše pet jedinica lokalne samouprave po pojedinom vozilu jer se narušava koncepcija Zakona po kojoj se tržište</p> |

može ishoditi dozvolu. Druge jedinice lokalne samouprave, zbog raznih razloga, a ponajmanje zbog potrebe gospodarstva i tržišta rada, određivale su okvire predložene od strane zakonodavca. Upravo predloženi Nacrt trebao bi ukloniti mogućnost ograničenja broja autotaksi dozvola na pojedinom području i time u potpunosti otvoriti tržište što Cammeo Grupa u potpunosti podržava. Liberalizaciju autotaksi usluga Cammeo Grupa predlagala je još od 2013. godine kada smo temeljem vlastitog poslovnog iskustva postali svjesni da je u Republici Hrvatskoj stečena navika korištenja taksija i da je postojeći broj autotaksi dozvola nedostatan za udovoljavanje potrebi. Uz misao veleposlanika Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske, Andrewa Dagleisha, upravo na temu autotaksi tržišta i Ubera, a izračenog u sklopu konferencije Ministarstva gospodarstva u travnju 2017., da deregulacija ne znači ukidanje ograničenja, već njihovo ažuriranje – odnosno usklađivanje s općim potrebama, Cammeo Grupa pozdravlja predloženi Nacrt i smjer u kojem je Nacrt uspostavljen. Svakako je da deregulacija onih elemenata koji ne nosi nikakvu dodanu vrijednost ni sigurnosti, ni kvaliteti, a ni tržišnoj utakmici (poput ukidanja ispita o poznavanju kulturnih i turističkim znamenitostima ili pak stručne osposobljenosti upravitelja prijevoza) rezultira pozitivnim smjerom u procesu razvoja autotaksi industrije. Liberalizacija autotaksi tržišta, odnosno ukidanje ograničenja broja autotaksi dozvola (ili značajno povećanje postojećeg broja dozvola) je ključan faktor budućnosti gradske mobilnosti, ali i uređenosti samog tržišta, a s obzirom na to da upravo zatvorenost tržišta koja rezultira ne udovoljenjem potražnje dovodi do kaosa na samom tržištu, a time i pojave ilegalne i neloyalne konkurencije. Predloženi propis ipak uz pojedine izmjene može postići još pozitivniji utjecaj za korisnike i prijevoznike, ali i spriječiti potencijalne manipulacije i/ili sive zone zbog svoje nedorečenosti koja je vidljiva u više situacija. II. KRITIKA NACRTA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU A. „AUTOTAKSI PRIJEVOZ“ – DEFINICIJA Predloženim Nacrtom dolazi do izmjene pojma autotaksi prijevoza te taj pojam članak 4, stavak 1, definira kao: „1. »autotaksi prijevoz« je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza, “ Cammeo Grupa predlaže sljedeću definiciju: „»Autotaksi prijevoz« je djelatnost prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom ako se putnik ili skupina putnika uzima na jednom mjestu, a prijevoz obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje naknade za obavljeni prijevoz određene isključivo taksimetrom prema unaprijed poznatim uvjetima, te takav prijevoz nema obilježja drugih oblika prijevoza.“ Definicija autotaksi prijevoza u pozitivnom zakonskom aktu je još uvijek dobro i na jednostavan način definira osnovnu polazišnu točku autotaksi djelatnosti, kao i njen stvarni karakter. Aplikacija može biti sredstvo naručivanja autotaksi usluge, možete biti i sredstvo naplate (putem kreditne kartice čiji podaci su upisani u mobilnu aplikaciju korisnika ili putem različitih pogodnosti i bodova unutar same aplikacije), ali izračun

autotaksi prijevoza nastoji u najvećoj mjeri liberalizirati, a time bi se ograničile i poduzetničke slobode prijevoznika odbija se čl.117. rok za donošenjem Pravilnika ostaje 60 dana jer predlagatelj smatra primjern rok sukladno dosadašnjoj praksi kod donošenja Zakona Prihvaćeno osnivanje posebnog registra svih autotaksi dozvola u Republici Hrvatskoj

cijene prema aplikaciji je naprosto neozbiljan pothvat. Mobilne aplikacije još uvijek ovise o jačini podatkovne mreže prijevoznika, kao i o GPS signalu. Prema javno dostupnim podacima, ali i prema iskustvima korisnika, ne postoji ni približna vjerojatnost da će dvije navedene mreže od početka do kraja usluge funkcionirati 100% precizno. Štoviše, zbog mobilnog signala (i podatke mreže), nerijetko dolazi do toga da je prikazana lokacija korisnika u odnosu na stvarnu udaljena 100 pa i više metara. Ako se prijeđeni kilometri (a autotaksi prijevoz se naplaćuje prema kilometru) računaju pomoću aplikacije, vjerojatnije je da će dobivena cijena biti na štetu korisnika, nego u njegovu korist. S obzirom na to da se predloženim rješenjem dopušta da (za razliku od trenutne prakse određenih prijevoznika), korisnik konačnu cijenu usluge vidi tek na kraju same usluge - „odokativno“ ocjenjivanje prijeđene udaljenosti i izračuna cijene će dovesti do još više manipulacija na štetu korisnika. Osim samih tehničkih nedostataka, aplikacija se i zbog svoje neprovjerljivosti (od strane neovisnog tijela) do danas u ni jednoj državi Europske Unije ne koriste kao sredstvo izračuna cijena u autotaksi prijevoza, ali ni sredstvo mjerenja bilo čega – i u dućanima masu proizvoda mjeri umjerena vaga, u medicini tlak mjeri umjereni tlakomjer, a u autotaksi prijevozu umjereni taksimetar. Prema javno dostupnim informacijama – takav izračun cijene u autotaksi prijevozu dopušten je tek u Kolumbiji, odnosno dopustila ga je gradska vlast grada Bogote u Kolumbiji. Izračun putem mobilne aplikacije koji koristi GPS mrežu i mobilne podatke nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU – Prilog IX. Te Pravilnikom o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 85/2013) – Dodatak MI-007. Prema Studiji postojećeg zakonskog okvira za obavljanje autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj s ocjenom postojećeg stanja i izradom smjernica za izmjenu pravnog okvira (Fakultet prometnih znanosti, rujan 2017., str. 7), „ovaj način izračuna vozarine značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike.“ „Isto tako“ – nadalje se navodi u Studiji – „ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti.“ U jednom od testova kojeg objavljuje studija, pogreška aplikacije u odnosu na stvarnu udaljenost je iznosila 43%! Također, na koji način se prijevoz naručuje – aplikacijom, mahanjem na cesti, dimnim signalima, mailom, SMS-om, „Whats App“, „Viber“ porukom ili telefonskim pozivom nije nešto što ni na koji način utječe na sami autotaksi prijevoz, stoga nema potrebe ni da isto stoji u samom zakonskom tekstu. B. „IZNAJMLJIVANJE VOZILA S VOZAČEM“ – DEFINICIJA Nacrtno se predlaže i novo definiranje pojma iznajmljivanja vozača s vozačem, a što članak 4, stavak 14, definira kao: „14. „iznajmljivanje vozila s vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) 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 ovog Zakona,“

Cammeo Grupa predlaže sljedeću definiciju: „14. „iznajmljivanje vozila s vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) 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 ovog Zakona i ne smije imati obilježja autotaksi prijevoza te se naplata usluge vrši bezgotovinskim načinom.“ Upravo zbog svoje nedorečenosti i značajne sličnosti s autotaksi prijevozom, iznajmljivanje vozača s vozačem uvelike je služilo kao „zamjenska djelatnost“ za one prijevoznike koji nisu mogli ishoditi autotaksi dozvolu. Obavljanje djelatnosti posebnog oblika prijevoza – iznajmljivanje vozila s vozačem je djelatnost koja se obavlja povremeno, automobilom visoke klase i unaprijed dogovorenim uvjetima. Ova djelatnost je zbog svojeg povremenog karaktera izdvojena od postupka ishođenja dozvola, već se obavlja na temelju licencije za unutarnji promet, stoga vrijednost (kvaliteta) osobnog vozila ne može imati isključivu razlikovnu ulogu u odnosu na autotaksi prijevoz. C. „POVREMENI PRIJEVOZ“ – DEFINICIJA Članak 4, stavak 33 Nacrta definira povremeni prijevoz kao: „33. „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz,“ Cammeo Grupa predlaže sljedeću definiciju: „33. „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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 i/ili autotaksi prijevoza; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz, isključivo bezgotovinskim načinom plaćanja na račun izvršitelja. Smatramo da je navedena definicija nepotpuna, odnosno da zahtijeva distinkciju i u odnosu na autotaksi prijevoz, a ne samo javni linijski ili posebni linijski prijevoz, pogotovo s obzir da se u daljnjoj razradi Zakona dopušta obavljanje povremenog prijevoza s osobnim vozilom. Također, predlaže se i da se uz pisani ugovor već u samu definiciju uvede nužnost bezgotovinskog plaćanja, odnosno zabrani plaćanje usluge u samom vozilu. D. STRUČNA OSPOSOBLJENOST VOZAČA VOZILA B KATEGORIJE Članak 5., stavak 2 predloženog Nacrta određuje drugačiju klasifikaciju profesionalnog vozača B kategorije u odnosu na profesionalne vozače drugih kategorija. „(2) Vozači koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz i koji obavljaju iznajmljivanje vozila s vozačem kao posebni oblik prijevoza, a za koje je potrebna vozačka dozvola B



kategorije moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a ne moraju se osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.“ Cammeo Grupa pozdravlja pojednostavljenje stručne osposobljenosti vozača vozila B kategorije. Tržište rada u ovom trenutku ne može udovoljiti ni postojećoj potražnji za profesionalnim vozačima, a autotaksi prijevoznicima izravna konkurencija, ponajviše zbog stručne izjednačenosti profesionalnog vozača taksija i profesionalnog vozača kamiona ili autobusa, su domaći i međunarodni prijevoznici u putničkom i teretnom državnom i međunarodnom prijevozu. Postojeći okvir predviđao je dokvalifikaciju profesionalnog vozača u trajanju od šest mjeseci, a koja bi potom izjednačila profesionalne vozače različitih kategorija. Ipak, s obzirom na zahtjevnost gradske vožnje i značajan broj sati provedenih u automobilu, potrebno je na prvo mjesto dokvalifikacija (stjecanja stručne osposobljenosti) za profesionalnog vozača staviti aspekt sigurnosti – odnosno sigurne vožnje i praksu. Također, mora postojati jasna distinkcija u odnosu na program osposobljavanja amaterskog vozača B kategorije u odnosu na program stručnog osposobljavanja za profesionalnog vozača B kategorije, a s obzirom na to da je prema studijama i mišljenjima relevantnih prometnih stručnjaka i institucija upravo posao u autotaksi industriji jedan od najstresnijih (prema posljednjoj ljestvici – to je sedmi najstresniji posao na svijetu) te da iziskuje i značajne psihofizičke napore te poznavanje osnovnih amaterskih prometnih zakonitosti i postupanja nije dovoljno za očuvanje aspekta sigurnosti vozača, putnika i drugih sudionika u prometu.

**E. POČETNE KVALIFIKACIJE** Stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje vozilima B kategorije u članku 7, stavku 6, predlaže se na sljedeći način: „(6) Početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila s vozačem kao posebnom obliku prijevoza, sastoji se od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa. „ S obzirom na višegodišnje iskustvo u pripremi vozača od amatera do profesionalaca, Cammeo Grupa predlaže sljedeću odredbu: „(6) Početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila s vozačem kao posebnom obliku prijevoza, sastoji se od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa te praktičnog ispita sigurne vožnje.“

Cammeo Grupa 2013. godine osnovala je Taksi Akademiju – jedini takav obrazovni program u ovom dijelu Europe za osposobljavanje taksi vozača, uz podršku ustanove s dopusnicom za izvođenje programa stručne prekvalifikacije. Mentori i predavači Akademije su redom visokoobrazovane osobe iz područja prometa teiskusni vozači s akademskom naobrazbom te rade po programu koji osim teorijskog znanja, budućim vozačima posvećuje i značajan dio praktičnog rada – vožnje u posebnim uvjetima, snalaženja u različitim situacijama s različitim klijentima itd. Program Taksi Akademije osmišljen je tako da nadopunjuje klasični program izobrazbe za profesionalnog vozača, ali prema provedenoj anketi i ocijeni polaznika – gotovo 90% stečenih znanja koja koriste u svakodnevnom poslu su stekli programom Taksi Akademije dok je tek 10% znanja s formalnih obrazovnih programa (polaganje B kategorije, program osposobljavanja za profesionalnog vozača i ispit o poznavanju turističkih i kulturnih znamenitosti). Takav program – koji na prvo mjestu stavlja praksu i sigurnost, potrebno je uvesti kao obvezan program. Teorijsko poznavanje prometnih propisa i pravila i distinkcija prometnog znaka STOP od znaka za kružni tok je nešto

što se provjerava već na prvom koraku prilikom polaganja tečaja u autoškoli, odnosno prije položenog ispita „Prometni propisi i sigurnosna pravila“, kandidat ne smije niti u pratnji ovlaštenog instruktora sjesti na vozačko mjesto automobila. Stoga, (samo) takav ispit ne može imati „razlikovnu ulogu“ amaterskog i profesionalnog vozača. F. LICENCIJA – UVJETI Članak 15, stavak 2 pojednostavljuje stjecanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza: „(2) Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“

Pozdravljamo takvu odluku koja osigurava da autotaksi prijevoznici više ne trebaju imati zaposlenu osobu sa stručnom kvalifikacijom upravitelja prometa, a s obzirom na to da znanja stečene tom kvalifikacijom ne utječu na samo obavljanje autotaksi djelatnosti. Ova izmjena posebno je važna za sve male poduzetnike te samostalne i buduće prijevoznike, s obzirom na to da je na ovaj način olakšan, a i pojeftinjen, ulazak na tržište te je ova mjera pravi element deregulacije autotaksi prijevoza od različitih administrativnih normi. G.

LICENCIJA – PRIZNAVANJE DOKAZA O DOBROM UGLEDU Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, odnosno pravomoćne neosuđivanosti za pojedina prekršajna i kaznena djela određena prethodnim člankom, opisano je u članku 17: „(1) Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika.“ "Potvrda o nekažnjavanju, laičkim nazivom, jeste „Uvjerenje da se ne vodi kazneni postupak“ (obrazac br. 9.; članak 91 SP), stoga istim nije moguće provjeriti pravomoćnost presude za prekršajne i kaznene delikte iz područja prometnog prava, sigurnosti u prometu, radnog prava, gospodarskog prava, odnosno ostale delikte pravne ili odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičku osobu – obrtnika koji bi doveli do neispunjavanja uvjeta dobrog ugleda za stjecanje licencije. Stoga, potrebno je uspostaviti model izravne provjere, uz suglasnost prijavitelja, tijela državne uprave od kojeg se traži izdavanje licencije kod Ministarstva pravosuđa.

Također, sukladno pozitivnim pravnim propisima – državna tijela nisu u mogućnosti tražiti one podatke koji već postoje u sustavu državne uprave, a sustavi prekršajno-kaznene evidencije svakako jesu takvi podaci te su, uz prethodnu suglasnost zainteresiranih prijavitelja, dobavljivi. H. POVREMENI PRIJEVOZ PUTNIKA Predloženi tekst Nacrta u članku 46 kazuje, između ostalog i sljedeće: „(1) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika. (2) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). (3) Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. (4) Povremeni prijevoz putnika se obavlja na temelju pisanog ugovora sklopljenog između

naručitelja prijevoza i prijevoznika.“ Osobnim vozilom mogu se obavljati dvije vrste prijevoza: autotaksi prijevoz te iznajmljivanje vozila s vozačem. U oba slučaja jedino sredstvo obavljanja je osobno vozilo, a time i osobno vozilo kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo) te obuhvaćaju široki spektar mogućih usluga. Povremeni prijevoz putnika je, u svojoj suštini, prijevoz od bilo koje točke A do bilo koje točke B, a što je jasna karakteristika autotaksi prijevoza i usluge iznajmljivanja vozila s vozačem. No, za veće skupine osoba – ovaj oblik prijevoz dopušta (povremeni) najam vozila većih kapaciteta, a što osobno vozilo (čak i ono 8+1) svakako nije. Stoga se predlaže brisanje mogućnost vršenja usluge povremenog prijevoza putnika osobnim vozilom. Također, predlaže se da se uz javni linijski prijevoz i posebni linijski prijevoz – jasno u Zakonu istakne i nužna distinkcija u odnosu na autotaksi prijevoz te da se uz pisani ugovor uvede i nemogućnost gotovinskog plaćanja, odnosno plaćanja usluge u samom vozilu. I.

**AUTOTAKSI PRIJEVOZ PUTNIKA Članak 47, u stavcima 1-19 definira način obavljanja autotaksi prijevoza. Izdvojimo neke od njih: (1) Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu se obavlja na temelju licencije za autotaksi prijevoz putnika i dozvole za autotaksi prijevoz. (3) Dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza iz stavka 1. ovoga članka izdaje nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba na području i s područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja. (5) Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. (7) Naknada za izdavanje dozvole ne može biti viša od jedne desetine prosječne mjesečne isplaćene neto plaće u pravnim osobama u jedinici lokalne samouprave odnosno Gradu Zagrebu za posljednji mjesec za kojeg su objavljeni podaci, a koji prethodi podnošenju zahtjeva za izdavanje dozvole. (11) Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb dužan je odlučiti o zahtjevu za izdavanje dozvole u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva. (12) U slučaju ako jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne odluči o zahtjevu u navedenom roku, smatrat će se da je dozvola izdana prvog sljedećeg dana nakon isteka roka za donošenje odluke. U takvom slučaju dozvolu zamjenjuje zahtjev i dokaz o njegovom podnošenju jedinici lokalne samouprave odnosno Gradu Zagrebu. (13) Dozvola se izdaje za razdoblje od 10 godina. (18) Nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provode inspektori cestovnog prometa te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja. (19) U obavljanju nadzora iz stavka 18. ovoga članka, komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave imaju ovlasti inspektora cestovnog prometa propisane zakonom kojim se uređuju ustroj i ovlasti inspekcije cestovnog prometa. Cammeo Grupa u potpunosti podržava predloženi tekst Nacrta zakona kojim bi se nakon višegodišnje zatvorenosti tržišta formalnim i administrativnim barijerama, napokon otvorilo taksi tržište i ostavila mogućnost za tržišno natjecanje u punom smislu te riječi. O potpunom otvaranju tržišta Cammeo Grupa govori još od 2013. godine. Tada su građani Republike Hrvatske već stekli naviku korištenja taksija, a turistički podaci su iz sezone u sezonu sve bolji. Također, Republika Hrvatska država je u kojoj gotovo 17% BDP-a dolazi od turizma. S priljevom od 15,5 milijuna dolazaka turista i 78 milijuna noćenja, različita je potreba za autotaksi uslugama, ovisno o periodu godine, a turistička sezona produljuje svoje trajanje i regionalnu rasprostranjenost pa osim ljetnog,**

primorskog turizma danas svjedočimo i sjajnim turističkim rezultatima zagrebačkog Adventa, kontinentalnog turizma, kongresnog turizma itd. Većina zemalja Europske Unije s kojima se često uspoređujemo nisu ograničili broj taksi dozvola, ili je broj nezamjetno malen: Austrija – nema ograničenja Irska – nema ograničenja Estonija – nema ograničenja Češka – nema ograničenja Grčka – (Atena) 1:47 Njemačka (Berlin) – nema ograničenja Mađarska – nema ograničenja Francuska (Pariz) – 1:116 Nizozemska – nema ograničenja Slovenija – nema ograničenja Švedska – nema ograničenja Čak i zemlje koje su na začelju svih gospodarskih ljestvica u Europskoj Uniji, imaju liberalizirano autotaksi tržište: Bugarska-(Sofija 1:134) i Rumunjska (Bukurešt 1:181). Liberalizacija ne znači deregulaciju, već mogućnost svima koji ispunjavaju uvjete da pokrenu posao u skladu s tržišnim potrebama. Prema neovisnim analizama procjenjuje se da bi liberalizacija dovela do 5000 novih radnih mjesta kroz programe samozapošljavanja i zapošljavanje u prvoj godini od početka primjene novog propisa dok će samo Cammeo Grupa zaposliti gotovo 1500 novih vozača u prvih 18 mjeseci. Samim time, čvrsto držimo da bi i Republika Hrvatska trebala, kao što se i predlaže u Nacrtu, u potpunosti liberalizirati svoje autotaksi tržište. U skladu s tim pozdravljamo i snižavanje cijene i troška izdavanja same autotaksi dozvole, kao i rok jedinicama lokalne samouprave za donošenjem rješenja o izdavanju autotaksi dozvole, a što će doprinijeti konačnom cilju: većoj zapošljivosti i konkurentnijem tržištu u autotaksi djelatnosti. Cammeo Grupa, kao članica radne skupine ali i javnim istupima, predlagala je i proširenje ovlasti cestovnih i prometnih inspektora na komunalne i prometne redare te pozdravljamo takav prijedlog u tekstu Nacrta. Ipak, s obzirom na različitu polazišnu točku, odnosno u bitnome različite uvjete za zapošljavanje na mjesto inspektora cestovnog prometa u odnosu na komunalnog ili prometnog redara, kao i znanja te stručnost nužne za svakodnevno obavljanje poslova u nadležnosti inspekcije, držimo da bi bilo primjerenije ograničiti, odnosno odrediti koje se pojedine ovlasti prenose i na komunalne te prometne redare. Komunalnim, odnosno prometnim redarima, nikako se ne bi trebalo omogućiti izricanje kazni, već isključivo ovlasti nadzora te podnošenja izvješća o sprovedenom nadzoru nadležnoj službi Inspekcije cestovnog prometa Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. J.

**AUTOTAKSI PRIJEVOZ – PODRUČJE OBAVLJANJA**

Autotaksi prijevoz obavlja se na sljedećem području: „Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na području i s područja one jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba od koje prijevoznik ima dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ako zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ako raspolaže s odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima.“ Cammeo Grupa predlaže sljedeću definiciju: „Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na području i s područja one jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba od koje prijevoznik ima dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu najviše pet jedinica lokalne samouprave po pojedinom vozilu ako zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ako raspolaže s odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima“.

Značajnu ulogu na potrebu taksi prijevoza ima i turizam,

stoga je potrebno omogućiti svojevrsan sezonski, odnosno periodički rad i autotaksi prijevoznicima. Također, najveći gradovi Republike Hrvatske redom zračne i najveće putničke terminale su smjestili u susjednim gradovima / općinama dok su manji gradovi kao mikro-metropolitanska središta svojih mikro-regija i gradova u blizini čime stvaraju svakodnevnu koheziju koju je nužno održati i autotaksi prijevozom. Samim time se stvorila potreba da jedno autotaksi vozila može biti nositelj više dozvola, a kako bi udovoljio stvarnoj potrebi, smanjio operativni trošak poslovanja, a time i cijenu za krajnjeg korisnika. Prema nama dostupnim analizama, s obzirom na postojeću situaciju – predlažemo da se broj dozvola po vozilu ipak ograniči, i to na do četiri autotaksi dozvole po vozilu, a kako ne bi umjetno induciranim izdavanjem dozvola bilo prikazivano kako je na pojedinim područjima značajan broj taksi vozila dok ih je u stvarnosti značajno manje, odnosno kako bi se izbjeglo potencijalno izjednačavanje takvog autotaksi prijevoza s posebnim linijskim prijevozom. Takvog odredbom udovoljilo bi se potrebi tržišta, ali i ostavilo dovoljno prostora za odgovorno i savjesno postupanje autotaksi prijevoznika.

**K. NACIONALNI REGISTAR PRIJEVOZNIKA** U predloženom zakonskom tekstu uvodi se Nacionalni registar prijevoznika u članku 109: „(1) Ministarstvo vodi Nacionalni registar cestovnih prijevoznika u elektronskoj formi, kao jedinstvenu nacionalnu evidenciju svih podataka vezanih za odredbe ovog Zakona, odredbi Uredbi Europske unije, međunarodne konvencije i ugovore, te druge propise koji reguliraju djelatnost cestovnog prijevoza putnika i tereta, a koji su od važnosti za nesmetano funkcioniranje prijevoznog tržišta. (2) Ministarstvo će na svojim mrežnim stranicama omogućiti pristup Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika. „ Vjerujući u važnost transparentnosti predlažemo da Nacionalni registar cestovnih prijevoza, kako je opisano u članku 109, stavku 3 sadrži i „evidenciju svih izdanih dokumenata u autotaksi prijevozu.“ Uz svu javnu dokumentaciju vjerujemo da bi se povećalo povjerenje i institucija i građana u autotaksi djelatnost, ali i da bi se time ostvarila potpuna javnost rada institucija.

**L. PRIJELAZNE ODREDBE** U prijelaznim odredbama, u članku 117, određuje se da će resorni Ministar u roku od 60 (šezdeset) dana od stupanja na snagu Zakona, donijeti različite pravilnike. Uz postojeću zakonsku proceduru donošenja i ovog Zakona i nadolazećih pravilnika, ukoliko bi taj rok zaista ostao 60 dana – postojala bi velika mogućnost da se autotaksi tržište u Republici Hrvatskoj potpuno liberalizira tek u četvrtom kvartalu 2018. godine, a što je iz perspektive onih koji su suočeni s nelegalnim i nelojalnom konkurencijom težak udarac. Novi zakon, kao i sve pripadajuće pravilnike, potrebno je donijeti čim prije, stoga predlažemo da se Ministru odredi rok od 30 dana za donošenje pravilnika.

**M. USLUGA E-TAXI** Po uzoru na Nacionalni registar prijevoznika, ali i na aplikaciju izdanu od strane Grada Zagreba (dostupna je na web adresi: [etaxi.zagreb.hr](http://etaxi.zagreb.hr)), s ciljem ostvarenja interesa javnosti, povećanja transparentnosti i olakšanja korisnicima, predlaže se osnivanje posebnog registra svih autotaksi dozvola u Republici Hrvatskoj koji bi prikazivao podatke o prijevozniku, vozačima, marki i starosti vozila, kao i cjenik. Na ovaj način uvodi se potpuna digitalizacija evidencije vezane uz taksi djelatnost. Pravilnikom će se odrediti da je na svako vozilo potrebno nalijepiti naljepnicu s bar kodom koji je sinkroniziran sa stanjem u e-taksi aplikaciji kako bi se kontrola izvršila u iznimno kratkom vremenu.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Udruga vg taxi</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Udruženje VG taxi smatra da se novim zakonom pogoduje raznim megalomanskim kompanijama koje unistavaju malo i srednje poduzetništvo koje u svim razvijenim zemljama su nosioci gospodarstva. Najzalosnije je sto vlada gura takav zakon pod krinkom liberalizacije a u stvari ga gura za megalomanske kompanije koje vec sad imaju monopol u svijetu i pune crne kronike na svim kontinentima Postojeci zakon (koji je na snazi) je dobar i trebali bi ga se svi sudionici trzisne utakmice drzat a ne novi pisat radi pojedinih interesnih skupina</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Đuro Lubura</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Podržavam predloženi zakonski prijedlog posebice jer se njime: - smanjuju barijere i ukidaju ograničenja za ulazak na tržište autotaksi prijevoza što će dovesti do značajnog zapošljavanja, povećanja kvalitete usluge i pada cijena za krajnje korisnike; - uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra uvodi mogućnost korištenja novih tehnologija temeljenih na satelitskim GPS sustavima kojima se omogućuje dodatna transparentnost i preciznost u korist potrošača; - za sve poduzetnike na tržištu uspostavljaju potpuno jednaki uvjeti poslovanja što svima omogućuje da se cijenama i kvalitetom u poštenom tržišnom natjecanju izbere za svoju tržišnu poziciju.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Filip Tremac</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Nacrt koji zakon dovodi brojne pozitivne stvari za hrvatsko tržište taksi prijevoznika, ponajviše u smislu liberalizacije koja je pozitivna u svakoj industriji. Liberalizacija je u skladu s preporukama Europske Komisije i OECD-a, te smatram da će rezultirati smanjenjem cijena i povećanjem kvalitete usluge što je najbitnije za krajnjeg korisnika!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Margareta Klinčić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Generalno podržavam Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu jer donosi liberalizaciju trzista usluga taxi prijevoza. Zakon potice konkurenciju sto je dugorocno pozitivno za krajnjeg korisnika jer posredno znaci nize cijene i bolju kvalitetu usluge.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Matea Posavčević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Liberalizacijom taksi tržišta postići će se ravnoteža, a građanima će se dati mogućnost izbora što će utjecati na smanjivanje cijena, ali istodobno i na povećanje kvalitete usluge. Također, više zaposlenih građana svakodnevno će doprinosti boljitku društva i države u cijelosti.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Matea Sučić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Apsolutno podržavam prijedlog zakona i liberalizaciju tržišta i smatram ju nužnom. S obzirom na trenutnu situaciju u našoj zemlji i visoku stopu nezaposlenosti vjerujem da su ovakve mjere ključne za rast domaće ekonomije. Vjerujem da će s jedne strane otvoriti nova radna mjesta dok će s druge osigurati bolju kvalitetu usluge krajnjem korisniku.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Ivan Ivanković</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Svakako podupirem napore Vlade ka liberalizaciji autotaksi tržišta. Smatram da je korištenje GPS-a u kombinaciji s modernim aplikacijama naprednije nego sadašnje korištenje taksimetra kao mjernog instrumenta. Liberalizacija tržišta će donijeti sigurniju i jeftiniju uslugu za korisnike, te nove mogućnosti zarade i zapošljavanja.</p>               | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Lidija Berglez</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b><br/> Podržavam novi prijedlog. Taksimetar je zastario. Te su vožnje njime mjerene daleko skuplje.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

**Uber Croatia d.o.o.**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU**

Uber podržava iskorak koji Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi u smjeru liberalizacije tržišta usluga autotaksi prijevoza, ali ima određene primjedbe na Nacrt koje iskazuje u ovom komentaru. Već ovakav zakon donijet će brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju, ali i bolji izbor na tržištu za korisnike usluga prijevoza, što će rezultirati nižim cijenama i boljom kvalitetom. Od važnijih dobrobiti koje će Zakon donijeti ističemo sljedeće: - Uvođenje elektroničke aplikacije za određivanje naknade za obavljeni prijevoz te za naručivanje prijevoza - smatramo da je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative taksimetru bitan korak prema digitalnom društvu te pokazuje da hrvatski zakonodavac slijedi smjernice Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), kao i najbolje regulatorne prakse iz država EU-a. - Nema ograničavanja cijena i broja autotaksi dozvola - činjenica da zakon ne ograničava cijene vrlo je dobra, jer ostavlja prostora za tržišno natjecanje i mogućnost izbora prilikom kupnje proizvoda ili korištenja usluga. Isto tako, svjedoci smo ograničenog broja dozvola koje je loše jer stvara neravnoteže na tržištu - zbog manjeg broja taksista trpi kvaliteta, a samim time i cijene su više nego bi trebale biti. Međutim, bez obzira na načelno pozitivan smjer, ovaj se zakon može još poboljšati. Od negativnih strana zakonskog prijedloga želimo istaknuti sljedeće: - Nema posebne kategorije za usluge poput Ubera - puno bolje rješenje bilo bi uvođenje nove kategorije "predugovoreni prijevoz", koja bi se razlikovala od autotaksi prijevoza. Prema prijedlogu koji smo prezentirali na radnoj podskupini MPPI-ja, nova kategorija olakšala bi licenciranje pružatelja predugovorenog prijevoza, koji ne bi imali pravo na povlastice namijenjene pružateljima autotaksi usluga (korištenje taksi stajališta, vožnja žutom trakom, oznake na vozilu). Na ovaj način otvorile bi se dodatne mogućnosti za zaradu i neprofesionalnim vozačima. - Dvostruko licenciranje autotaksi prijevoznika - prema prijedlogu autotaksi prijevozniku treba nacionalna autotaksi licencija i dozvola jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba. Međutim, svjedoci smo da je lokalna dozvola dodatno birokratsko opterećenje koje komplicira procedure te usporava zapošljavanje. Stoga je potrebno da novi Zakon definira samo državnu licenciju, jer se njome potvrđuju svi bitni uvjeti vezani za sigurnost korisnika. - Teorijski ispit za vozače u autotaksi prijevozu - smatramo da je vozački ispit B kategorije u Hrvatskoj dovoljno rigorozan i zahtjevan te daje imateljima vozačkih dozvola potrebna znanja o prometnim pravilima i sigurnosti. Usto, aplikacija satelitski navodi vozača do lokacije korisnika i konačne destinacije, čime je moguće zaključiti da je vozački ispit sasvim dovoljan za obavljanje ove vrste usluge te da nema potrebe za dodatnim ispitom za vozače autotaksija.

**Odbijen**

Odbijeno - "predugovoreni prijevoz" nije predviđeno Zakonom odbijeno - Zakonom je predviđeno izdavanje dozvole i licencije za autotaksi prijevoz odbijeno - stručna osposobljenost vozača za obavljanje autotaksi prijevoza regulirana je zakonom.



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Petra Andabaka</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Ne podržavam novi zakon. Predlažem da ostane zakon kakav i je. Novi zakon je predviđen samo da pogoduje Uberu, a na štetu starih taxista. Taxistima je to glavni izvor prihoda, a svima drugima dodatna zarada nakon redovnog posla. Da ne pričam previše o sigurnosti, recimo kad se produžuje dozvola za taxi između ostalog potrebno je dostaviti potvrdu od suda da nisi kažnjavao što je za mene jako bitno. Da li će tako biti i sa novim zakonom? Sumnjam. Broj mora biti ograničen jer kako u svakom poslu ima ograničenja tako treba biti i u taxi prijevozu. Gradovi bi i dalje trebali izdavati dozvole na svom području, te ako se ukaže potreba tj. ako treba još taxija, ne vidim problem da se izda još dozvola. No, moraju postojati određena ograničenja i zakonske regulative jer previše taxija na cesti znači manja zarada, a zašto ljudi rade nego da bi se zaradilo. Stoga ja predlažem neka struka kaže svoje o broju vozila i da struka izračuna najnižu cijenu po kilometru. Tako bi svi bili ravnopravni i ne bi bilo dampinga. Po meni je potrebno izračunati najnižu isplativu početnu cijenu. Definitivno ne podržavam Uber! Ovaj zakon nikako ne bi pridonio stvaranju novih radnih mjesta nego bi se postigao obrnuti učinak, postojeći taksisti koji prehranjuju svoje obitelji i kojima je taksiranje jedini izvor prihoda bi izgubili posao.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Pavle Komnenić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Smatram ovaj zakon iznimno korisnim za građane jer liberalizacijom taksi tržišta dajemo građanima pravo na izbor te time potičemo konkurenciju na tržištu što će u konačnici rezultirati smanjenjem cijena te povećanjem kvalitete usluge prijevoza. Na ovaj način postići će se ravnoteža na tržištu te će se poticati kontinuirani napredak usluge. Nadalje, smatram da je korištenje GPS-a u kombinaciji s modernim aplikacijama naprednije nego sadašnje korištenje taksimetra kao mjernog instrumenta. Smatram da trebamo težiti ka novim tehnologijama te novim načinima jer je to jedini način da budemo napredni te u korak s vremenom. Liberalizacija tržišta će donijeti sigurniju i jeftiniju uslugu za korisnike, te nove mogućnosti zarade i zapošljavanja.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>VILIM FRIŠČIĆ</b><br/> <b>Područje primjene, Članak 1.</b></p> <p>Taxi usluge se moraju potpuno liberalizirati i osloboditi utjecaja lokalnih vlasti - interesa. Mora se izbjeći situacija koja se meni dogodila na povratku iz inozemstva u kasnim satima na aerodromu F. Tuđman nije bilo taxi vozila duže od sat vremena - ni javnog prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Područje primjene, Članak 1.</b><br/> Potrebno je stavak 3. ovog članka preformulirati i staviti da se Zakon ne odnosi na javni prijevoz tereta koji se obavlja motornim vozilima klase M1 čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3500 kg</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Nepotrebno je preformuliranje, navedeno područje u prijedlogu Zakona je precizirano</p>  |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>I.OPĆE ODREDBE, Usklađenost s pravnim aktima Europske unije</b><br/> Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije Netočno je pozivanje na usklađivanje s Uredbom (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 (32009R1071) jer je s tom uredbom već usklađen postojeći zakon. S druge strane Nacrt nije usklađen s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu, a kao što je već prethodno detaljno navedeno. Analiza ishoda Također je netočno da „uzroci sadašnjih problema na istom tržištu prvenstveno jesu neadekvatna zakonska regulativa te podzakonski propisi. Ukoliko se nacrt prijedloga zakona ne uputi u proceduru Vlade Republike Hrvatske nastat će daljnje posljedice u smislu jačanja nelojalne konkurencije među prijevoznicima“. Uzrok problema na tržištu je nesposobnost državnih tijela da onemoguće kršenje trenutno važećeg zakona. Ovim Nacrtom državnim tijelima se ne daju nikakvi novi i učinkovitiji mehanizmi njegove kontrole te će Uber i dalje nekažnjeno kršiti i ovaj zakon, ako ikad bude izglasan. Također je netočno da će se nedonošenjem zakona ojačati nelojalna konkurencija, već je činjenica da se ovakvim Nacrtom podilazi postojećoj nelojalnoj konkurenciji (Uberu) te se samo ohrabruje i ostale dionike u prometnom sektoru da krše zakonske propise. Netočno je i to da će neupućivanjem zakona u proceduru doći do daljnjeg nedostatka profesionalnih vozača jer se ovakvim Nacrtom srozavaju kriteriji profesionalne osposobljenosti autotaksi prijevoznika čime će se omogućiti veliki broj profesionalnih vozača – a li profesionalno neosposobljenih. Ciljevi koji se žele postići donošenjem nacrta prijedloga se također neće ostvariti ovakvim Nacrtom: - uređenje prijevoznog tržišta, jer se uvodi anarhija u autotaksi prijevoz, - uređenje sustava licenciranja prijevoznika, jer su licencije za autotaksi prijevoz besmislene bez vođenja njihove evidencije od strane nadležnih tijela, - uređenje sustava strukovnog osposobljavanja profesionalnih vozača, jer se kriteriji strukovnog obrazovanja vozača srozavaju, - uređenje visine i načina izricanja prekršajnih i drugih sankcija prema prijevoznicima koji krše zakonske odredbe u vremenskom periodu od jedne godine od donošenja zakona, jer su prekršajne odredbe nejasne dok su kaznene odredbe izostale, - poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, jer se samo ohrabruje kršenje tržišnih pravila, - poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, jer se iste pogoršavaju a ne poboljšavaju, - davanje kvalitetnijih i širih mogućnosti jedinicama lokalne samouprave i regionalne uprave da uređuju javni prijevoz putnika na svom području te lakše i efikasnije povezivanje cestovne prometne grane sa ostalim prometnim granama odnosno prijevoznim oblicima kroz sustave integriranog prijevoza putnika, jer se jedinicama lokalne i regionalne samouprave oduzima ovlast uređenja autotaksi prijevoza</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen Ad. 1.3. usklađivanje sa Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva implementirana kroz Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Ad 2.1. analiza ishoda Zakonom se uvodi niz novih mehanizama kontrole, kako administrativne, tako i inspekcijske (Ministarstvo unutarnjih poslova, prometno i komunalno redarstvo, Carinska uprava, ustrojavanje Povjerenstva za žalbe), pa primjedba ne stoji, a isto će omogućiti efikasnije regulirano tržišno natjecanje, zajedno sa ukidanjem administrativnih ograničenja. Ad. 3.1. analiza gospodarskih učinaka Nacrtom zakona se omogućuje pristup na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, što će imati za posljedicu povećanje prijevozne ponude, povećanje kvalitete te smanjenje cijena prijevoza, kao i administrativno rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti. Ad. 3.2. analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Nacrtom prijedloga Zakona uvode se efikasni mehanizmi u zaštiti tržišnog natjecanja u formi osigurane ravnopravne mogućnosti pristupa tržištu, smanjenju administrativnih i financijskih barijera, olakšanju poslovanja, ali ne nauštrb kvalitete prijevoza. Ad. 3.3. Analiza socijalnih učinaka Pristupom na prijevozno tržište svima pod jednakim uvjetima, uz smanjenje administrativnih i drugih barijera, omogućiti će dodatno zapošljavanje odnosno samozapošljavanje, te poboljšanje socijalne slike stanovništva. Ad. 3.4. Analiza učinaka na rad i tržište rada Prijedlogom Zakona osigurava se lakše zapošljavanje i samozapošljavanje, posebice u oblicima prijevoza putnika koji su dosada bili pravno ograničeni (autotaksi prijevoz, iznajmljivanje vozila sa vozačem i sl.). Ad. 3.5. analiza učinaka na zaštitu okoliša Povećanjem prijevozne ponude očekuje se intenzivnije korištenje javnog prijevoza u odnosu na individualni odnosno prijevoz za osobne potrebe, a što će za posljedicu imati manji broj vozila na cestama te smanjenje negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš. Ad. 4. MSP test MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci na malo i srednje poduzetništvo. Ad. 7. Optimalno rješenje Prijedlogom zakona se uređuje prijevozno tržište u svim oblicima prijevoza, djelomično izmjenama dosadašnjeg zakonskog okvira a djelomično preuzimanjem europske pravne regulative. Zakonsko rješenje nesumnjivo poboljšava kvalitetu u svim segmentima sustava, posebice u djelu stručne osposobljenosti vozača, osoba odgovornih za prijevoz te drugih segmenata.</p> |

te ih se izlaže troškovima te prometnim i ekološkim opterećenjima. Neopravdano se očekuje sigurniji, kvalitetniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz putnika u cestovnom prometu kada se prijedlogom zakona nauštrb kvalitete i sigurnosti prijevoza nameće posve liberalan pristup. Ne vidi se po čemu se to očekuje efikasnije regulirano tržišno natjecanje u svim oblicima prijevoza i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito kada se ne uvodi niti jedan novi i učinkovitiji mehanizam kontrole. Analiza gospodarskih učinaka Usvajanjem ovakva Nacrta neće doći do gospodarskog rasta u sektoru prijevoza cestom, kao ni pozitivnih učinaka na gospodarstvo u cjelini jer će isti dovesti do volatilnosti na tržištu i propasti postojećih autotaksi prijevoznika. Neće doći do stvaranja novih autotaksi prijevoznika, do smanjenja cijena i ulaganja u sektor već se omogućiti Uberu postizanje monopolskog položaja na tržištu. Posljedično tome doći će u konačnici do povećanja cijena, dok će se sav profit od autotaksi prijevoza prelijevati u inozemstvo, tj. sjedište stranog monopola. Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja Već prethodno je navedeno da se Nacrtom podilazi dosadašnjem narušitelju tržišnog natjecanja – Uberu. Ne omogućuje se ravnopravan položaj na tržištu i slobodno tržišno natjecanje jer se ukidaju mehanizmi koji bi trebali dovesti do ravnopravnosti. Tako se ukida stručna osposobljenost autotaksi vozača i evidentiranje licenciranih autotaksi vozila, čime se izravno pogoduje Uberu koji koristi na tisuće vozača i vozila bez ikakve kontrole. Ne uvode se kaznene odredbe kojim bi se učinkovitije stalo na kraj najgrubljim kršenjima zakona, kao primjerice u Francuskoj. Nije propisano, kao primjerice u Mađarskoj, da inspekcija može ugasiti aplikacije posredstvom kojih se krši zakon. Analiza socijalnih učinaka Pod ovom točkom lakonski je ustvrđeno da „provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa“, iako promjena zakona ugrožava 2.500 autotaksi prijevoznika i članova njihovih obitelji! Također se uopće nije uzelo u obzir da Uber ne ugrožava samo postojeće autotaksi prijevoznike već i svoje vozače jer im ne omogućuje niti minimalna primanja i doprinose. Posve se zanemaruje potencijalne katastrofalne socijalne učinke na razini čitave države. Analiza učinaka na rad i tržište rada Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu. Analiza učinaka na zaštitu okoliša Zanemaruje se negativni utjecaj koji povećan priljev vozila može imati u malim primorskim mjestima tijekom sezone, a u kojim ionako postoje prometne poteškoće u vrijeme najvećih turističkih gužvi. Neopravdano se očekuje smanjenje uporabe osobnih automobila za potrebe dnevnih migracija jer su iste repetitivne i trajne naravi. Također se ne uzima u obzir potencijalno smanjenje korištenja javnih autobusnih i tramvajskih linija, posljedično tomu povećano korištenje osobnih automobila za prijevoz na relacijama za koje se inače koristio javni gradski prijevoz. TEST MALOG I SREDNJEK PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) Uopće nije proveden. Pretpostavlja se da je razlog što bi njegovim provođenjem postali očiti negativni učinci ovakvog zakona na malo i srednje poduzetništvo. OPTIMALNO RJEŠENJE Neće se postići uređenje prijevoznog tržišta u cestovnom prometu niti olakšanje pristupa na prijevozno tržište. Neće se postići poticanje daljnjeg tržišnog natjecanja u području cestovnog prijevoza, poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača, a iz svih razloga kao što su prethodno navedeni. Predloženi

nacrt prijedloga ne realizira se normativno usklađenje sa pravnim okvirom EU jer je u suprotnosti s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Moli se očitovanje Ministarstva o svim iznesenim primjedbama i prijedlozima.

**Eko prijevoz d.o.o.**

**I.OPĆE ODREDBE, Usklađenost s pravnim aktima  
Europske unije**

Prema naručenoj studiji ovog ministarstva od strane Prometnog fakulteta Hrvatska ima jedan od najliberalnijih zakona o cestovnom prometu posebno taxi prijevoza. Kompletan lokalni prijevoz je decentraliziran i predan JLS da same uređuju lokalni prijevoz. Tako danas imamo u Dubrovniku na svakih 190 stanovnika 1 taxi u Zagrebu na svakih 540 stanovnika 1 taxi vozilo te u Osijeku i Rijeci nema nikakvih ograničenja. Zbog svega navedenog i uvedenog reda na taxi tržište u zadnjih 5 godina ne vidim potrebu da se ponovo centralizira izdavanje taxi dozvola na centralnu državu i ukine dosadašnja postignuta samostalnost JLS koja im je zjamčena Ustavom a posebno člankom 135 Članak 135. Jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove koji se odnose na uređenje naselja i stanovanja, prostorno i urbanističko planiranje, komunalne djelatnosti, brigu o djeci, socijalnu skrb, primarnu zdravstvenu zaštitu, odgoj i osnovno obrazovanje, kulturu, tjelesnu kulturu i sport, tehničku kulturu, zaštitu potrošača, zaštitu i unapređenje prirodnog okoliša, protupožarnu i civilnu zaštitu. Jedinice područne (regionalne) samouprave obavljaju poslove od područnog (regionalnog) značenja, a osobito poslove koji se odnose na školstvo, zdravstvo, prostorno i urbanističko planiranje, gospodarski razvoj, promet i prometnu infrastrukturu te planiranje i razvoj mreže obrazovnih, zdravstvenih, socijalnih i kulturnih ustanova. Poslovi lokalnog i područnog (regionalnog) djelokruga uređuju se zakonom. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. Prilikom određivanja djelokruga jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave mora se voditi računa o širini i prirodi poslova i o zahtjevima učinkovitosti i ekonomičnosti.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Eko prijevoz d.o.o.****Nadležnost za provedbu pravnih akata Europske unije, Članak 3.**

Ministarstvo nadležno za promet nije poduzelo odgovarajuće mjere da spriječi nezakonit rad stranog prijevoznika pune 2 ,5 godine. Nakon istupa premijera u lipnju usmeno je naređeno da se ne vrši inspekcijski nadzor nad nezakonitim radom stranog organizatora prijevoza. Dokaz : unajmljeni su prostori za smještaj oduzetih vozila od tada nije oduzeto nijedno vozilo što znači da 6 mjeseci nije bilo nadzora nad njima. Na upit tvrke koja je iznajmila prostor Ministarstvu dobili smo odgovor da je naređeno da se ne vrši više nadzor i da neće biti oduzimanja vozila. Pitanje : na koji način kad bi se usvojio ovaj prijedlog Zakona nadležno ministarstvo misli provoditi kontrolu nad ovakvom organizacijom taxi tržišta. kad znamo iz stranoh medija da su hakirani podaci svih državnih službenika i inspekcija i da su im nedotupne usluge i kontrola. Uz obvezan taximetar označeno vozilo sa TAXI znakom pa uz dodatak izdvojenih registarskih pločica se uz nikkav trošak može napraviti maksimalna kontrola tog tržišta. Ovako ćemo za 2-3 godine morati mijenjati zakon da se narpavi red na tržištu a nivo usluge će svakim danom biti manji jer se nitko ozbiljno neće baviti taxi poslom već samo usput i sporadično.

**Eko prijevoz d.o.o.****Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljiv iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema

obilježja drugih oblika prijevoza". Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta

uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.



**Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik Opći pojmovi, Članak 4.**

PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremljenim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričito vrše preko harmoniziranih mjernih direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici.

**Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik Opći pojmovi, Članak 4.**

**Djelomično prihvaćen**

Odbijeno -uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i

DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje

vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA

Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za

|  |  |
|--|--|
| obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.   |  |
| <p><b>Matija Mesić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Uvođenje elektroničke aplikacije pokazuje napredno razmišljanje koje spada u 21. stoljeće. Općenito korištenje aplikacija kako bi se povećala učinkovitost, smanjilo vrijeme čekanja i uvelo transparentnost u poslovanje pokazuje zrelost u načinu razmišljanja naprednijih zemlja koje se ne boje tehnologije i koje su spremne prigrliti inovacije te zakonima omogućiti daljnji razvoj industrije. Neosporno je da GPS preciznije mjeri od taksimetra ali prilog elektroničkoj aplikaciji ide i argument transparentnosti, jer aplikacija pruža informaciju o procjeni cijene vožnje unaprijed, prije samog naručivanja vožnje. Isto tako aplikacijom se omogućava direktna komunikacija između vozača i korisnika u jeziku koji odgovara svakome, definira optimalni put čime se izbjegava mogućnost prevare i vožnje okolnim putevima radi postizanja veće cijene usluge i pokazuje turistima lokaciju na kojoj se nalaze tijekom cijele vožnje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Auto škola Hajduk d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U čl. 4. st. 1. tč. 42. i tč. 43. propisuje se da prijevoznik pri obavljanju povremenog prijevoza putnika autobusom mora imati Putni list i Putni radni list. Predlažemo da se u čl. 43. izbaciti tekst "i povremeni prijevoz putnika", kako je i bilo i u prijašnjoj definiciji Putnog radnog lista. Tako bi bilo dovoljno imati Putni list pri obavljanju povremenog prijevoza putnika, radi nepotrebnog dupliciranja.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Udruženje obrtnika Zadar</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklopiti ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije</p> |

Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodrimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore



(popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

#### **PROMET d.o.o.**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Čl.4. st. 1. t.1. Predlaže se brisanje "ili više mjesta". Čl.4. st. 1. t.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 a suglasnost i način korištenje stajališta izdaje jedinica lokalne samouprave na čijem se području nalazi sukladno Odluci o uređenju prometa na svom području. Razlog: Smatramo da su autobusna stajališta posebice u gradovima namijenjena za komunalni linijski prijevoz putnika, te je potrebno da se njihovo korištenje regulira Odlukama jedinica lokalne samouprave kojima se može odobriti korištenje pojedinih autobusnih stajališta za županijski linijski prijevoz ukoliko ne postoje autobusni kolodvori. Čl.4. st.1. t.44. Na kraju dodati: i Odlukama jedinica lokalne samouprave. Razlog: S obzirom da se putnički terminali prvenstveno koriste u komunalnom prijevozu putnika a jedinice lokalne samouprave svojom Odlukom mogu dozvoliti korištenje i drugim oblicima prijevoza (županijski...), primjerice ako autobusni kolodvor nema dovoljno kapaciteta za cjelokupan prihvata svih linija.

#### **Odbijen**

Čl.4. st. 1. t.1. odbija se brisanje "ili više mjesta", s obzirom da se radi o unaprijed formiranoj skupini putnika koja se prevozi temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ne postoji razlog da se putnici iz predmetne skupine ne skupljaju sa više od jednog mjesta Čl.4. st. 1. t.3. odbija se, u zakonu je definirano da se autobusna stajališta mogu koristiti isključivo radi zaustavljanja u svrhu ukrcanja putnika Čl.4. st. 1. t.3. odbijeno predloženo rješenje ničim ne utječe na poboljšanje teksta prijedloga propisa

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Andro Pavuna</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Obavezno u definiciji autotaksi prijevoza ostaviti to da se prijevoz osim taksimetrom može plaćati i aplikacijom ili drugim odgovarajućim uređajem.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen-naknada obavljenog prijevoza određena je taksimetrom ili elektroničkom aplikacijom, dok je određenje drugi odgovarajući uređaj izbrisano iz Zakona.</p>  |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> čl. 4. st.1. t. 1-Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.</p> |

da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. čl.4.st.1. t.14. Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. čl.4.st.1.t.33. Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje

ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. čl.4.st.1. t.47. Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

**Američka gospodarska komora u Hrvatskoj**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

AmCham podržava uvođenje elektroničke aplikacije za određivanje naknade za obavljeni prijevoz te za naručivanje prijevoza, što je bitan korak prema digitalnom društvu te pokazuje da hrvatski zakonodavac slijedi smjernice Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), kao i najbolje regulatorne prakse iz država EU-a. Upotreba digitalnih platformi komplementarna je razvoju turizma, jer su strani turisti u velikoj mjeri navikli koristiti te platforme i pružaju im osjećaj prepoznatljivosti i sigurnosti. EK potiče korištenje digitalnih platformi iz više razloga, a među njima su veća transparentnost na tržištu, bolja zaštita potrošača te ispunjavanje poreznih obveza svih sudionika na tržištu. AmCham predlaže da se u postojeću formulaciju unese mogućnost da se prijevoz obavlja temeljem jedne ili više narudžbi, jednog ili više plaćanja te da se iskrcaj putnika može obavljati na jednoj ili više lokacija. To je izrazito bitno za razvoj ekonomije dijeljenja te inovativnih usluga kao što je "car pooling". AmCham predlaže sljedeću formulaciju članka 4., stavka 1., točke 1.: 1.»autotaksi prijevoz« je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na jednom ili više mjesta, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne ili više narudžbi i uz jedno ili više plaćanja ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza,

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćen-uz taksimetar mjerni instrument je i elektronička aplikacija, dok se određenje drugi odgovarajući uređaj briše. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta dok se iskrcavanje vrši na jednom drugom mjestu.

## UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA

### Opći pojmovi, Članak 4.

□ Članak 4. točka 1. – definicija autotaksi prijevoza – iz definicije izbaciti mogućnost utvrđivanja naknade „putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem“ – ovako definirani ne pružaju nikakvu sigurnost u točnost obračuna. Taksimetar mora biti atestiran, baždaren i kontroliran svake godine da bi se osigurala točnost utvrđivanja naknada (baš kao vage u prodavaonicama i svi drugi mjerni instrumenti), a uvođenjem aplikacija i drugih odgovarajućih uređaja, za koje nisu propisani nikakvi uvjeti, kontrola, licenciranje ili sličan način provjere ispravnosti, ostavlja se mogućnost manipuliranja i prijevara, na štetu potrošača. Aplikacija može koristiti za narudžbe i informativne cijene, a stvarna naknada treba biti određena putem baždarenog i kontroliranog taksimeta. □ Članak 4. t.14 – definicija „iznajmljivanje vozila s vozačem“ – već u zakonskoj definiciji moraju biti utvrđeni stroži kriteriji za vozilo, kako ne bi bila neloyalna i nezakonita konkurencija autotaksi prijevozu. Stoga u definiciju treba ugraditi da vozilo mora biti: visoke klase (ne i više), staro najviše 3 godine i nabavne vrijednosti najmanje 100.000 eura. □ Članak 4. t. 27. – „opći uvjeti prijevoza“ koje obavezno donosi svaki prijevoznik i objavljuje ih najmanje na web stranici – budući da nemaju svi prijevoznici web stranicu obavezu objave zamijeniti sa „mora omogućiti uvid zainteresiranim osobama“. Za neke vrste prijevoza cijena se utvrđuje po pojedinoj ponudi jer ovisi o uvjetima (vrsta tereta, vrijeme vožnje u radni/neradni dan, lokacija, ceste...), pa se cjenik ne može donijeti i objaviti unaprijed. □ Članak 4. t.33. – povremeni prijevoz – potrebno ga je, u dogovoru sa radnom grupom, definirati na način da se bitno razlikuje od taksi prijevoza, odnosno da se onemogućiti korištenje istog kao zamjene za taksi prijevoz (npr. definiranje minimalne relacije, načina plaćanja i sl.) □ Članak 4. t. 59. – „registar profesionalnih vozača“ – nejasno je da li će biti javno dostupan ili samo za potrebe državne administracije, ako je javan da li je to u suprotnosti sa zaštitom osobnih podataka, koja je svrha i razlog ustrojavanja to registra, tko će ga moći koristiti? Da li će poslodavac imati uvid u prekršaje svog radnika? Da li će poslodavci moći naći slobodne vozače radi zapošljavanja?

**Emil Radic**

### Opći pojmovi, Članak 4.

Podržavam naplatu putem elektroničkih aplikacija koje su transparentnije sredstvo od taksimeta.

### Djelomično prihvaćen

Djelomično prihvaćen □ Članak 4. točka 1. - Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijedloga puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Djelomično prihvaćen □ Članak 4. točka 14. - usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati Pravilnikom. Djelomično prihvaćen □ Članak 4. točka 27. - preformulirano da budu javno dostupni najmanje na mrežnoj stranici prijevoznika ili na drugi odgovarajući način. Djelomično prihvaćen □ Članak 4. točka 33. - definicija preformulirana da se povremeni prijevoz razlikuje od drugih vrsta prijevoza Članak 4. t. 59.- Registar profesionalnih vozača kao dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika biti će objavljen na mrežnim stranicama Ministarstva u sadržaju sukladno posebnim propisima koji reguliraju zaštitu osobnih podataka.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.

**HGK****Opći pojmovi, Članak 4.**

- čl. 4., st. 1., točka 1. Strukovna grupacija cestovnog linijskog prijevoza putnika i Strukovna grupacija povremenog prijevoza putnika pri HGK ŽK Split predlažu da se u definiciji „autotaksi prijevoza“ jasnije definira osobni automobil na način da mu se doda „kapaciteta 4 + 1“, jer se na ovaj način otvara mogućnost vraćanja „kružnih taksi kombija“ koji prema čl. 47. mogu koristiti stajališta namijenjena gradskom autobusnom prijevozu. - čl. 4. st. 1., točka 47. Strukovna grupacija cestovnog linijskog prijevoza putnika i Strukovne grupacija povremenog prijevoza putnika pri HGK ŽK Split predlažu da se u točki koja definira obavljanje shuttle prijevoza doda da se ugovor sklapa nakon provedenog javnog natječaja. Ovako se kao u prošlom Zakonu ostavljaju mogućnosti zračnim lukama da potpisuju ugovore s bilo kim, bez obzira na cijenu i kvalitetu usluge. Također predlaže se da se vezano za shuttle prijevoz proširi, odnosno izmijeni sama definicija shuttle prijevoza na način da piše: „shuttle prijevoz je prijevoz putnika između zračnih luka i kategoriziranih objekata za turističku namjenu, odnosno autobusnih kolodvora. Obrazloženje: osim hotela, postoje i drugi turistički objekti u koji gosti iz zračnih luka idu, kao npr. ACI marine, kampovi i dr.

**HGK****Opći pojmovi, Članak 4.**

Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 1. točku 1. na način da glasi: „1. »autotaksi prijevoz« je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom mjestu, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoz određene isključivo taksimetrom prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza.“ Obrazloženje: Aplikaciju za naručivanje je nešto što je općeprihvaćeno i poželjno za komunikaciju između klijenta i prijevoznika ali što je tiče izračuna cijene i mjernog instrumenta, a sukladno Direktivi Europske Unije 2014/32/EU, taksimetar je jedini mjerni uređaj u vozilu baždaren i provjerljiv od strane nadležnih institucija u svezi s naplatom obavljenog prijevoza te kao takav i treba ostati kao isključivi oblik naplate autotaksi prijevoza. S druge pak strane – aplikacija je skup koda koji je jasan samo autoru aplikacije te je aplikacija podložna manipulaciji i van je bilo kakvog nadzora i mogućnosti provjerljivost i/ili baždarenja od strane neovisnih tijela (u ovom slučaju: Državnog zavoda za mjeriteljstvo). Republika Hrvatska, kao članica Europske Unije, mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluge koja se izričito vrši u skladu sa MID 007 direktivom. Također, pozitivni propisi Europske Unije ne dopuštaju mjerenje / vaganje materijalnih dobara u odnosu na nacionalnu monetu bez posredovanja nadzora mjeriteljstva (u što pak ne spada naručivanja same usluge, odnosno prezentacija projekcije cijene). Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 1. točku 14. na način da glasi: „14. „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem na

**Djelomično prihvaćen**

čl. 4., st. 1., točka 1. djelomično prihvaćeno - uvršteno osobno vozilo kategorije M1 čl. 4. st. 1., točka 47. djelomično prihvaćeno - uvršteno između zračnih luka i hotela odnosno središta grada

**Djelomično prihvaćen**

odbija se definicija čl.4.1. uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Djelomično prihvaćena definicija čl.4.14. iznajmljivanje vozila s vozačem usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, ne smije imati obilježja autotaksi prijevoza i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Ostala određenja su preformulirana prema prijedlogu i usklađena sa zakonom. Djelomično prihvaćena definicija čl.4.33. povremeni prijevoz dodaje se određenje autotaksi prijevoz, a bezgotovinsko plaćanje se odbija. Ostala određenja su preformulirana prema prijedlogu i usklađena sa zakonom.

vremenski period od najmanje jedan sata, 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 ovog Zakona i ne smije imati obilježja autotaksi prijevoza.“

Obrazloženje: Klasifikacija D segmenta Europske komisije podrazumijeva i vozila srednje klase, stoga je potrebno izmijeniti odredbu na način da se zahtijevaju vozila E segmenta. Prijevoz iznajmljivanja vozila s vozačem treba biti shvaćen kao povremeni, specijalni, odnosno pravim riječnikom „posebni oblik prijevoza“ te je nužno postaviti jasnu distinkciju između autotaksi prijevoza (koji se također može vršiti vozilima više klase pa to ne može biti isključiva razlikovna uloga), stoga se predlaže najam vozila s vozačem u najkraćem razdoblju od jednog sata, kao i jasna distinkcija u odnosu na obilježja autotaksi prijevoza. Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 1. točku 33. na način da glasi: „33. „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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 i/ili autotaksi prijevoza; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz, isključivo bezgotovinskim načinom plaćanja na račun izvršitelja.“

Obrazloženje: Povremeni prijevoz je, osim od javnog linijskog i posebnog linijskog prijevoza, potrebno odijeliti i od autotaksi prijevoza, stoga se predlaže unošenje i takovog instituta u zakonski prijedlog. Uz isključivo pisani ugovor, ovakav oblik prijevoza, odnosno povremeni prijevoz, bi trebao imati isključivo bezgotovinski način plaćanja, a upravo kako ne bi imao obilježja drugih prijevoza.



## HOK

### Opći pojmovi, Članak 4.

čl.4.st.1. t.14., Nedovoljno je jasno definirana razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Isto tako, naručivanje ovakvih vožnji trebale vršiti isključivo putničke ili turističke agencije, a da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također, na ovaj način bi se izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Zaključno, bitno je i vremenski ograničiti trajanje usluge iznajmljivanja vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, prvenstveno povremenog prijevoza i autotaksi prijevoza. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata.

### Djelomično prihvaćen

U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom.

**HOK**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

čl.4.st.1.t.33. Koji je smisao propisivanja vrsta naručitelja prijevoza, kad su navedeni svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sam oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička osoba - obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost, za što nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktno ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane upravo za navedenu djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacijama i ilegalnom radu, a što je najvažnije - neplaćanju poreza i doprinosa državi. Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati postojeću definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**HOK**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

čl.4.st.1. t.47. Omogućavanjem shuttle prijevoza do hotela poništava se razlika između ovog prijevoza i autotaksi prijevoza, jer se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika: linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka, što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Ovakav je prijedlog neprihvatljiv, prije svega sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

**HOK**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljani prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

**Odbijen**

U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene

neprihvatljivo iz više razloga: 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema

prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije.

#### **HOK**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. t. 59. – „registar profesionalnih vozača“ – nejasno je hoće li registar biti javno dostupan ili će služiti samo za potrebe državne administracije. Ako je javan, znači li to da je u suprotnosti sa zaštitom osobnih podataka, odnosno, koja je svrha i razlog ustrojavanja to registra, tko će ga moći koristiti? Hoće li poslodavac imati uvid u prekršaje svog radnika?

##### **Žele obrt za prijevoz putnika**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Poštovani predlažemo da se u članak 4 st 1 alineja 47 doda točka 2 i da glasi 1.»shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika, .2.»shuttle prijevoz« između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu ne smije se obavljati u slučaju da postoji direktna linija bez usputnog zaustavljanja između zračne luke i hotela odnosno autobusnog kolodvora ili putničkog terminala u gradu odnosno smije se obavljati uz zaštitno vrijeme od 10 ili 20 minuta u odnosu na direktnu liniju. naime prijedlogom zakona i dosadašnjim zakonom dešava se da prijevoznik koji ima sklopljen ugovor sa zračnom lukom obavlja shuttle prijevoz u isto vrijeme kad i prijevoznik koji obavlja redovni direktni linijski prijevoz samim time dovodi se u nepovoljan položaj prijevoznik koji vozi liniju jer prijevoznik mora voziti po unaprijed utvrđenom redu vožnje dok shuttle prijevoznik vozi kad se napuni autobus a samim time se dovodi u pitanje i ekonomska isplativost održavanja linije, također napominjemo da je nejasno u stavku 1 između kojih zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu se smije obavljati shuttle prijevoz dali između jedne zračne luke i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u sve gradove na području cijele RH ili samo prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu na čijem području se nalazi zračna luka jer ovakvim nejasnim pisanjem dolazi do različitog tumačenja zakona a samim time i do moguće zlouporabe shuttle prijevoza. isto tako predlažemo da se u članak 45 izmjeni i da glasi (1) Shuttle prijevoz može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika. Prijevoz se može obavljati autobusima i osobnim vozilima kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). (2) Vozila kojima se obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka moraju na vidnom mjestu imati oznaku vrste prijevoza, oznaku relacije na kojoj se prijevoz obavlja i cjenik. (3) Za vrijeme obavljanja shuttle prijevoza putnika, vozač u vozilu mora imati ugovor o obavljanju shuttle prijevoza, cjenik i dokumente iz članka 43. stavka 1. alineje 6., 10. i 11. ovoga Zakona. (4) Shuttle prijevoz između zračnih luka i autobusnih kolodvora ili putničkih

#### **Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje „registar profesionalnih vozača“ kao dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika biti će objavljen na mrežnoj stranici Ministarstva u sadržaju sukladno posebnim propisima koji reguliraju zaštitu osobnih podataka

#### **Djelomično prihvaćen**

djelomično prihvaćeno shuttle prijevoz se obavlja isključivo temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i zračne luke te se ne smije preklapati sa javnim linijskim prijevozom, pa kao takav ne prolazi proceduru usklađivanja voznih redova i nema niti potrebe za istim

terminala u gradu ne smije se obavljati u slučaju da postoji direktna linija bez usputnog zaustavljanja između zračne luke i autobusnog kolodvora ili putničkog terminala u gradu odnosno smije se obavljati uz zaštitno vrijeme od 15 minuta u odnosu na direktnu liniju ili manje od 15 minuta uz suglasnost prijevoznika (5) Shuttle prijevoz putnika se mora obavljati sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. alineje 47. ovog Zakona i ne smije imati obilježja drugih oblika prijevoza. isto tako moramo napomenuti da se prijedlogom zakona daje ovlast samo zračnim lukama da sklapaju ugovore s prijevoznicima a kako znamo trgovačka društva u državnom vlasništvu su obveznici javne nabave pošto se ovdje ne radi o javnoj nabavi naime u zakonu o javnoj nabavi N.N.120/16 u čl 1 st.2 kaže (2) Javna nabava u smislu ovoga Zakona je nabava putem ugovora o javnoj nabavi robe, radova ili usluga koje nabavlja jedan ili više naručitelja od gospodarskih subjekata koje su ti naručitelji odabrali, bez obzira na to jesu li roba, radovi ili usluge namijenjene javnoj svrsi. a u čl.3 st.32 kaže. ugovor o javnoj nabavi je naplatni ugovor, sklopljen u pisanom obliku između jednog ili više gospodarskih subjekata i jednog ili više naručitelja, čiji je predmet izvođenje radova, isporuka robe ili pružanje usluga. s obzirom da većina zračnih luka sklapa nenaplatne ugovore za shuttle prijevoz s prijevoznicima samim time nisu obveznici javne nabave i tako zračne luke samovoljno biraju tko će obavljati shuttle prijevoz pa bi se trebalo navesti putem javnog natječaja ili javne nabave. s poštovanjem Željko Miloloža

#### **Žele obrt za prijevoz putnika**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

predlažemo da se u članak 4 st 1 alineja 47 doda točka 2 i da glasi 1.»shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika, .2.»shuttle prijevoz« između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu ne smije se obavljati u slučaju da postoji direktna linija bez usputnog zaustavljanja između zračne luke i hotela odnosno autobusnog kolodvora ili putničkog terminala u gradu odnosno smije se obavljati uz zaštitno vrijeme od 15 minuta u odnosu na direktnu liniju.

#### **Krešimir**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Podržavam ovakav prijedlog Zakona u vezi članka 4. st.1 toc.1. "autotaksi prijevoz". Smatram da je stari način obračuna naplate prijevoza putem taksimetra loš i lako manipulativan i nije transparentan kako ministarstvu prometa tako niti ministarstvu financija te ga je potrebno promijeniti. Novi način naručivanja i naplate autotaksi prijevoza je bolji, brzi i transparentniji kako za korisnike tako i za institucije. Podržavam modernizaciju i liberalizaciju svakog pa tako i ovog tržišta. Hvala

#### **Djelomično prihvaćen**

djelomično prihvaćeno shuttle prijevoz se obavlja isključivo temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i zračne luke te se ne smije preklapati sa javnim linijskim prijevozom, pa kao takav ne prolazi proceduru usklađivanja voznih redova i nema niti potrebe za istim

#### **Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. kako je moguće primiti korisnike na različitim lokacijama i za različite pravce I TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 1. PRIJEDLOG- BRISATI :<br/> „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 2. PRIJEDLOG - IZBACITI :<br/> „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – POSAO INSPEKCIJE ALI AK-TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje voznih redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 4. PRIJEDLOG - IZBACITI :<br/> „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HR POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TEI NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HR JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 11. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 14. PRIJEDLOG - BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJ ZA ZAKON</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 23. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKOG TERMINALA“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 25. PRIJEDLOG -BRISATI :<br/> „TERMINALA“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 26. PRIJEDLOG - BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“ A DODATI : „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ. JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO<br/>         Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 26. PRIJEDLOG - DODATI : TOČKU 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO<br/>         Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 32. PRIJEDLOG: Izmijeniti na slijedeći način: »Posebni linijski prijevoz« je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz. RAZLOG: U odnosu na prijedlog u Zakonu, dodan je izuzetak za prijevoz školske djece, tj. da se daje prednost javno-linijskom prijevozu. Danas je situacija takva da javni naručitelji tvrde da se po ovom Zakonu jedino djeca spominju u ovom članku, te time ne dozvoljavaju korištenje javnog linijskog prijevoza što je u ruralnim područjima neodrživo, čime na terenu imamo situacije istovremenog prometovanja dva poluprazna autobusa ili jedan s troje učenika, koji ne smije voziti čak ni srednjoškolsku djecu, a pogotovo ne putnike, čime se nerazumno troše javna sredstva, poskupljuje prijevoz svima, ugrožava opstojnost javnog prijevoza u cjelini i nepotrebno zagađuje okoliš. Sam zakon o školstvu propisuje da se posebni prijevoz organizira od i do najbližih stanica javnog prijevoza, tj. nema nikakvog razloga da se ne koristi postojeći javni prijevoz, a tek ako isti ne postoji ili ne odgovara prijevozu učenika, da se ugovara posebni linijski prijevoz. Ovo je posebno važno za primjenu integriranog prijevoza, jer je potrebno sve potrebe građana objediniti u jedan prijevoz, a ne rasipati sredstva na zasebne autobuse za pojedine skupine putnika, dok druge skupine gube bilo kakav vid prijevoza. Ovakvim pristupom prijevoza, Zakonodavac štedi novac, štiti okoliš i pruža adekvatnu prijevoznu uslugu svim građanima na širokom ruralnom području, te veću učestalost prijevoznih polazaka. Lijepi primjer ovakve provedbe prijevoza, ali na bazi koncesije je Međimurska županija.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično prihvaćen- usvaja se prijedlog osim dio navođenja strukture putnika tj. određenje "prijevoz Hrvatske vojske" umjesto kojeg se navodi "zaposlenika državnih, regionalnih i lokalnih institucija"</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 38. PRIJEDLOG - BRISATI : „ISTOM“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 44. PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG : OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 46. PRIJEDLG - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 56. PRIJEDLG - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 60. PRIJEDLOG – BRISATI : „TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU PRIJEVOZNU MREŽU U HR JE VIŠE NEGO DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH POTREBA. TAKOĐER – DOVELO BI JAKO BRZO DO URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA LINIJSKOG PRIJEVOZA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO</b> Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih vozni redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih vozni redova.</p>   |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> <b>ČLANAK 4.,ST. 1 TOČKA 1 PRIJEDLOG &gt; BRISATI :</b> „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. KAKO JE MOGUĆE PRIMITI KORISNIKE NA RAZLIČITIM LOKACIJAMA I ZA RAZLIČITE PRAVCE TE TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE PUTNICI UKRCAVAJU NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU <b>ČLANAK 4., ST.1 TOČKA 1 PRIJEDLOG &gt; BRISATI :</b> „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“ <b>ČL.4. ST.1. TOČKA 2 IZBACITI :</b> „NAĐ PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – TO JE POSAO INSPEKCIJE ALI AUTOBUSNI KOLODVOR TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU. <b>ČL.4. ST.1. TOČKA 4 IZBACITI :</b> „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HRVATSKOJ POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TE</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO</b> Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodnom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza. <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO</b> Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje vozni redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza. <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 11. PRIHVAĆENO</b> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO</b> Predlagatelj želi</p> |



NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HRVATSKOJ JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA. ČL.4. ST.1. TOČKA 11 BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : TO JE DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA ČL.4. ST.1. TOČKA 14 BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJAL ZA PREDMETNI ZAKON ČL.4. ST.1. TOČKA 23 BRISATI : „PUTNIČKOG TERMINALA“ ČL.4. ST.1. TOČKA 25 BRISATI : „TERMINALA“ ČL.4. ST.1. TOČKA 26 BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“, A DODATI „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ, JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009 PRIJEDLOG DODATI : TOČKU 26a. 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanim dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA ČL.4. ST.1. TOČKA 32 IZMIJENITI TOČKU 32. NA NAČIN : "Posebni linijski prijevoz" je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cjelosti plaća prijevoz. ČL.4. ST.1. TOČKA 44 IZMIJENITI NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, A BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ ..... „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PRIJEVOZA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG : OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA ČL.4. ST.1. TOČKA 46 I TOČKA 56 BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“ ČL.4. ST.1. TOČKA 60. BRISATI „TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU PRIJEVOZNU MREŽU U HRVATSKOJ JE VIŠE NEGO DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH POTREBA. TAKOĐER, DOVELO BI JAKO BRZO DO URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA LINIJSKOG PRIJEVOZA

dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 25. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 32. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. I 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih voznih redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih voznih redova.

**Autotrans d.o.o.**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**  
a

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

**Ivan Dušan**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**  
predlažem da se autotaksi prijevoz koji se obavlja putem elektroničke aplikacije regulira posebnim zakonom. Takav prijevoz samo djelomično spada u uslugu prijevoza, a djelomično u usluge davanja usluga putem elektroničkih aplikacija.

**Odbijen**  
Odbijeno autotaksi prijevoz koji se obavlja putem elektroničke aplikacije regulira se ovim Zakonom

## **AUTOPRIJEVOZ**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

|   |  |
|---|--|
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Dopuštanje određivanja cijena preko aplikacije kao i dopuštanje varijabilnih cijena bez jasno definiranih ekonomskih minimalnih i maksimalnih cijena dovest će u nepovoljan položaj korisnike jer će skuplje plaćati taksi uslugu onda kad im najviše treba. Slobodno formiranje cijena dopustit će nekim prijevoznicima da legalno naplaćuju korisniku astronomske cijene jer će imati ovijeren cjenik, a ne plaćanjem vožnje od strane korisnika moći će ga se legalno sankcionirati. Primjer varijabilnog određivanja cijena zakonom ponude potražnje dovodi da se cijena kilometra kreću 15 do 20 kuna u trenucima velike potražnje. Dopuštanje takvog načina naplate većina prijevoznika prijeći će na nju i korisnici će biti u nepovoljnom položaju. Udruživanjem više prijevoznika putem društvenih mreža moći će se manipulirati njome, tako što se bude moglo stvarati umjetne potražnje za vozilima ili nedostatak vozila odlogiravanjem sa aplikacije u određenom području kao što danas rade vozači ilegalnog ubera.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Taksimetar treba biti glavno sredstvo za obračun vožnje dok aplikacija može biti samo za naručivanje i provjeru okvirne cijene vožnje. U taksimetrima je definirano da nema obračuna vremena čekanja dok se vozili kreću što aplikacija zlorabi jer mjeri prevaljeni put i vrijeme zajedno te dolazi do dvostruke naplate, kilometra plus vrijeme time se zavarava korisnika. Nije definirano da li taksi vozilo može raditi sa više tarifa, odnosno da li se bude moglo u jednome vozilu koristiti za naplatu i aplikacija i taksimetar za različite načine naručivanja kao i prilikom prelaska vozila u jedinice druge lokalne samouprave. Iz tih očitih razloga se vidi da su zakon pisale nekompetentne osobe bez ikakvog dogovora sa strukom jer bi bile sigurno upozorene na to.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p> |

## **AUTOPRIJEVOZ**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz  
Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznici-ma. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovaj način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovaj način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Alan Gilja  
Opći pojmovi, Članak 4.**

Naplata se može izvršiti samo taksimetrom jer drugi mjerni instrumenti su podložni manipulaciji. Aplikaciju isključivo koristiti za narudžbu prijevoza i informativni izračun naručene vožnje Pod točkom 14 umetnuti vremensko iznajmljivanje vozila s vozačem ne može biti manje od 1h

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklopiti ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATLJIVO SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Djelomično prihvaćen**

Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Djelomično prihvaćena čl.4.14. iznajmljivanje vozila s vozačem usvaja se prijedlog realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja (na temelju vremenske jedinice sat ili dan)

**Nikolina Škopac Starčević**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

Predlažem da se u čl. 4., st.1 izbaci "ili više mjesta" , a razlozi su sljedeći: 1. kako je moguće primiti korisnike na različitim lokacijama i za različite pravce I TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU

**Vedran Forjan**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prije-voz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje za-poslenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje čla-nove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznici. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linij-skog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“ . • Članak 7. st.

**Odbijen**

odbijen - autotaksi prijevoz, uz taksimetar mjerni instrument je i elektronička aplikacija. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA

6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“

SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – popis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da

dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. • Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te

obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVATA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVATA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.



činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljani u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna.

Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.

Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli.

**PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

## **obrt za autotaksi prijevoz**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

## **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Bojan Bošnjak**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Davorin Dubenik**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije.

**Davorin Dubenik**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrti su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksi služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksi službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Poštovani, Članak 4. t.33. – povremeni prijevoz – potrebno ga je, u dogovoru sa radnom grupom, definirati na način da se bitno razlikuje od taksi prijevoza, odnosno da se onemogućiti korištenje istog kao zamjene za taksi prijevoz (npr. definiranje minimalne relacije, načina plaćanja i sl.) - i sada je povremeni prijevoz sasvim jasno definiran, to što su si pojedinci dozvoljavali da taksiraju je sasvim druga tema. Način plaćanja je isti kao i svim registriranim obrtima ili trgovačkim društvima i ne razumijem na koji način želite izregulirati način plaćanja, kada je već određeno i zakonski izregulirano ostalim zakonima i propisima. Što se tiče duljine relacije, može neka se povremenom prijevozu odrediti minimalna relacija (primjerice 10 km), ali neka ista ta granica bude propisana kao maksimalna za taksi prijevoznike. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+ SSS vozač motornog vozila)</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> djelomično prihvaćeno definiciji povremenog prijevoza dodana su određenja kako bi ga razlikovali od ostalih vrsta prijevoza.</p> |

## DIGITALNA HRVATSKA

### Opći pojmovi, Članak 4.

Komentar na čl. 4., stavak 1., točka 1.: Digitalna Hrvatska posebno pozdravlja mogućnost da se uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra prilikom pružanja usluga autotaksi prijevoza mogu koristiti moderni elektronički sustavi temeljeni na GPS (Global Positioning System) satelitima. Taksimeter kao samo jedan dio mjernog sustava ima dozvoljenu pogrešku do 2% u odnosu na prijeđeni put, te do 1% u odnosu na vrijeme trajanja puta. Međutim, taksimeter prima podatke temeljem drugih dijelova vozila koji ne podliježu nikakvoj provjeri niti ih je moguće zaštititi od manipulacije ili pogreške, poput guma vozila koje značajno utječu na preciznost taksimetra pa kod potrošenosti gazne površine guma za 3,2 mm pogreška raste za dodatnih 1% na štetu korisnika. To znači da kod mjerenja udaljenosti puta od 5 kilometara taksimetrom pogreška može biti do 150 metara ili 3%. S druge strane, pogreška sustava temeljenih na mjerenju udaljenosti pomoću GPS sustava u pravilu ne ovisi o prijeđenom putu već o polaznoj i završnoj točki na kojima pogreška može biti po 5 metara. To znači da bi u najgoroj varijanti na prijeđenih 5 kilometara pogreška bila do 10 metara ili 0,2%. Osim što je preciznije, izračunavanje puta aplikacijom temeljenom na GPS sustavu je transparentno i provjerljivo budući uvijek ostaje zabilježen točan put kojim se vozilo kretalo te korisnik u svakom trenutku ima dostup do tih podataka. Također, kada se korisnici služe elektroničkom aplikacijom temeljenom na GPS sustavu, unaprijed im je poznata cijena usluge za traženu relaciju prijevoza što transparentnost prema korisnicima diže na još višu razinu. I na kraju ali nikako ne manje važno, elektroničke aplikacije koje se koriste u obračunu u autotaksi prijevozu izravno su spojene sa sustavom izdavanja računa i sustavom fiskalizacije Porezne uprave pa je utaja poreza praktički nemoguća. Nasuprot tome, taksimetri u pravilu nisu spojeni sa sustavom za automatsko izdavanje i fiskalizaciju računa.

## Primljeno na znanje

Primljeno na znanje

**Tomislav Stipić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. točka 1-definicija "autotaksi prijevoza".  
Odredbom članka 20. Zakona o mjeriteljstvu („Narodne novine“ br. 74/14) definirana su zakonita mjerila i to kao mjerila koja se upotrebljavaju za mjerenja u prometu robe i usluga gdje bi se svrstavali taksimetri. Navedenom odredbom članka 20. Zakona o mjeriteljstvu je propisano da mjeriteljske i tehničke zahtjeve za zakonita mjerila propisuje pravilnikom ravnatelj Zavoda. Uzimajući u obzir navedeno, postavlja se pitanje može li elektronička aplikacija biti zakonito mjerilo i ako jest, postoje li za iste aplikacije Pravilnik o mjeriteljskim i tehničkim zahtjevima kao uvjet da bi se stavile na tržište Republike Hrvatske tako i drugih zemalja članica EU. Iz gore navedenih odredbi Zakona o mjeriteljstvu proizlazi da elektroničke aplikacije ne mogu biti zakonita mjerila jer za iste ne postoje propis (Pravilnik) o mjeriteljskim i tehničkim značajkama za stavljanje na tržište i/ili uporabu (mogu se pogledati i preporuke radne grupe WELMEC Guide 12.1 točka 1.8 zbog čega taksimetri ne mogu upotrebljavati GPS signal). Aplikacija nije mjerilo i ne može mijenjati taksimetar, jer aplikacija određuje „buduću“ udaljenost (ne izračunava je u realnom vremenu) i ta udaljenost služi samo za formiranje ponude sa krajnjom cijenom za potrošača (bez parametra promijene rute i stvarnog vremena vožnje). Taksimetar izračunava udaljenost i mjeri trajanje putovanja (i to u realnom vremenu) na način da izračunava i pokazuje postupno povećanje vozarine u koracima (u radnom položaju „zauzet“), te se po završetku vožnje formira konačna cijena (uzimajući u obzir sve parametre vožnje: strat, jedinična cijena po km i čekanje). Zaključno, uvažavajući pravne propise RH (Zakon o mjeriteljstvu, Zakon o zaštiti potrošača, Zakon o obveznim odnosima) elektroničke aplikacije mogu samo služiti kao sredstva daljinske komunikacije za nuđenje usluga taksi prijevoza i izračuna okvirne cijene taksi usluge vožnje, a ne nikako kao zakonito mjerilo za obračun i naplatu taksi usluge. U konkretnom slučaju bez cijenika taksi usluga i taksimetra (u koje je programski unešen "cjenik") vraćamo se na cijenkanje oko taksi usluge koja se proizvoljno određuje.

**Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.  
Opći pojmovi, Članak 4.**

ČL.4. ST.1. - BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. KAKO JE MOGUĆE PRIMITI KORISNIKE NA RAZLIČITIM LOKACIJAMA I ZA RAZLIČITE PRAVCE TE TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE PUTNICI UKRCAVAJU NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU PRIJEDLOG - BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“ ČL.4. ST.2. - IZBACITI : „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – TO JE POSAO INSPEKCIJE ALI AUTOBUSNI KOLODVOR TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU. ČL.4. ST.4. - IZBACITI : „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HRVATSKOJ POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I

**Odbijen**

Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

**Djelomično prihvaćen**

ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza. Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje voznih redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav

PROPISIMA, TE NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HRVATSKOJ JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA. ČL.4. ST.11. - BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : TO JE DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA ČL.4. ST..14. - BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJAL ZA ZAKON, ČL.4. ST.23. - BRISATI : „PUTNIČKOG TERMINALA“ ČL.4. ST.25. - BRISATI : „TERMINALA“ ČL.4. ST.26. - BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“, A DODATI „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ, JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009 PRIJEDLOG - DODATI : TOČKU 26a. 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA ČL.4. ST.32. - BRISATI : „i sl.“ RAZLOG : NE DEFINIRA NEODREČENOSTI DEFINICIJE ČL.4. ST.44. - IZMIJENITI NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ I „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG : OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA ČL.4. ST.46. I ST.56. - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“ ČL.4. ST.60. - BRISATI „TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU PRIJEVOZNU MREŽU U HRVATSKOJ JE VIŠE NEGO DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH POTREBA. TAKOĐER, DOVELO BI JAKO BRZO DO URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA LINIJSKOG PRIJEVOZA

Mislav Munivrađa  
Opći pojmovi, Članak 4.

komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 11. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 25. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 32. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. I 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih voznih redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih voznih redova.

Primljeno na znanje  
Primljeno na znanje



**Željko Lončarek**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

## Goran Privrat

### Opći pojmovi, Članak 4.

Članak 4. stavka 1. PRIMJEDBA. Određivanje cijene prijevoza elektroničkom aplikacijom ili drugim odgovarajućim uređajem ? Dok je sasvim jasno da uvrštavanjem aplikacije kao načina izračuna cijene prijevoza pogodujete Uberu, mislim da je u istu svrhu navesti " drugi odgovarajući uređaj " preneozbiljno za jedan zakon, te da tako bitna stavka kao što je utvrđivanje cijene mora bit točno definirana. Svi gospodarski subjekti u Republici Hrvatskoj koji se bave prodajom ili proizvodnjom roba ili usluga čija se cijena određuje nekim mjernim instrumentom dužni su baždarit svoje uređaje u državnom uredu za mjeriteljstvo, ovim zakonom Uber bi bio jedini koji to ne mora, što samo po sebi govori dovoljno i ne moram dalje to komentirat. Na dalje, upotreba aplikacije otvara niz pitanja, nejasnoća i mogućnosti zlouporabe i prevare, kako korisnika tako i organa nadležnih za kontrolu taksi prijevoza. Pitanje je vremena kad će se naći niz načina za prijevare korisnika, kako će npr. prometni inspektor koji bi eventualno zaustavio uberovog vozača konrolirat da li on vozi putnike po tarifi koja je istaknuta u cijeniku, kako će se izvršit naplata tamo gdje nema signala za internet ili mobitel, a takvih je mjesta na našoj obali puno, kako ako mobitel ostane bez baterije? Svi koj koristimo GPS znamo da je daleko od savršenog i da nas često vodi dužim putem, odvede u zabranjeni smijer, piješačku zonu ili slijepu ulicu, i na krivu adresu. Na kraju, ali ne maje bitno, Hrvatska je kao članica EU - a i WELMECA ( europske komisije za zakonsko mjeriteljstvo ) dužna dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se vrše putem baždarenih mjerila obuhvaćenih direktivom MID 007. Ta obavijest mora doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo, nakon čega bi WELMEC obavijestio sve članice EU da je u Hrvatskoj došlo do promjene u načinu naplate i da više ne pružaju zaštitu potrošačima koji koriste usluge gdje nema mjeriteljskog nadzora. Isto tako obavijestili bi osiguravajuće kuće da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu nego kao nepovlašteni putnici. Kompletan zakon mijenjate da bi pogodaovali Uberu a ovo je, uz članak 47., najbitinija promijena kojom nagrađujete dvije i pol godine njihovog protuzakonitog rada, vaš prijedlog je protivan i neusklađen sa europskim zakonima i propisima, katastrofalan za male obrtnike ( hrvatske građane ), koji se bave ovim poslom, a na kraju će se pokazat i za korisnike. PRIJEDLOG. Ostaviti da se obračun naplate može vršiti isključivo taksimetrom jer je jedini pouzdan i jedino za njega neka državana institucija garantira točnost i pouzdanost. Eventulna promjena zakona ohrabrila bi i ostale lovce u mutnom da i u nekim drugim dijelatnostima pokušaju korupcijom i lobiranjem mijenjati zakone u svoju korist kao što Uber čini u ovom slučaju. Članak 4. stavka 27. PRIMJEDBA. Većina malih taksi obrtnika nema web stranicu. PRIJEDLOG. Dovoljno je u vozilu imat jasno istaknut cijenik.

### Djelomično prihvaćen

DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). prihvaćeno čl.4.al.27. dodano određenje ...ili na drugi odgovarajući način

**Meštrović prijevoz d.o.o.****Opći pojmovi, Članak 4.**

Izmjeniti članak 4. stavak 32 na slijedeći način: 32.

»posebni linijski prijevoz« je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz. U ODNOSU NA PRIJEDLOG U ZAKONU DODAN JE IZUZETAK ZA PRIJEVOZ ŠKOLSKE DJECE, TJ. DA SE DA PREDNOST JAVNO-LINJKOM PRIJEVOZU. DANAS JE SITUACIJA TAKVA DA JAVNI NARUČITELJI TVRDE DA SE PO OVOM ZAKONU JEDINO DJECA SPOMINJU U OVOM ČLANKU TE TIME NE DOZVOLJAVAJU KORIŠTENJE JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA, ČIME NA TERENU IMAMO SITUACIJE ISTOVREMENOG PROMETOVANJA DVA POLUPRAZNA AUTOBUSA, ČIME SE NERAZUMNO TROŠE JAVNA SREDSTVA, POSKUPLJUJE PRIJEVOZ SVIMA, UGROŽAVA OPSTOJNOST JAVNOG PRIJEVOZA U CJELINI. SAM ZAKON O ŠKOLSTVU PROPISUJE DA POSEBNI PRIJEVOZ SE ORGANIZARA OD I DO NAJBLIŽIH STANICA JAVNOG PRIJEVOZA, TJ. NEMA NIKAKVOG RAZLOGA DA SE NE KORISTI POSTOJEĆI JAVNI PRIJEVOZ, A TEK AKO ISTI NE POSTOJI ILI NE ODGOVARA PRIJEVOZU UČENIKA, DA SE UGOVARA POSEBNI PRIJEVOZ. OVO JE POSEBNO VAŽNO ZA PRIMJENU INTEGIRANOG PRIJEVOZA JER JE POTREBNO SVE POTREBE GRAĐANA OBJEDINITI U JEDAN PRIJEVOZ A NE RASIPATI SREDSTVA NA ZASEBNE AUTOBUSE ZA POJEDINE SKUPINE PUTNIKA.

**UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB****Opći pojmovi, Članak 4.**

1. U članku 4. točki 27. brisati tekst „učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama prijevoznika“ i zamijeniti ga tekstem: „dati na uvid svim zainteresiranom osobama“. Cjenik često ne može biti definiran unaprijed, jer cijena pojedinih usluga varira i ovisi o brojnim uvjetima, a osim toga, nametati obvezu prijevozniku da ima i uređuje web stranicu predstavlja dodatno opterećenje za obrtnike i male prijevoznike. 2. U članku 4. točki 39. iza riječi „isključivo za svoje potrebe“ dodati tekst: „vozilima do 3,5 t“, a iza riječi „drugih oblika prijevoza“ dodati tekst: „uz obvezu isticanja naljepnice koja označava prijevoz za osobne potrebe.“ Ne postoji opravdani razlog da fizička osoba posjeduje vozilo iznad 3,5 t, obzirom su za takva vozila ovim Zakonom propisane brojne obveze (od kvalifikacija do licencije koju mogu ishoditi samo fizičke osobe – obrtnici i pravne osobe), a smatramo da prijevoz za osobne potrebe mora biti označen na vozilima posebnom oznakom na vratima. 3. U članku 4. točki 40. iza riječi „drugih oblika prijevoza“ dodati tekst: „uz obvezu isticanja naljepnice koja označava prijevoz za vlastite potrebe.“ Nužno je prijevoz za vlastite potrebe obavljati isključivo vozilima koja su posebnom naljepnicom označena kao vozila za vlastite potrebe.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćena definicija »posebni linijski prijevoz« dodaje se određenje u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz. Ostala određenja su preformulirana prema prijedlogu i usklađena sa zakonom.

**Djelomično prihvaćen**

djelomično prihvaćeno u članku 4. točki 27. uvršteno "na mrežnim web stranicama prijevoznika ili na drugi odgovarajući način" odbijeno članak 4. točki 39.- određenja su usklađena sa zakonom odbijeno članak 4. točki 40.- određenja su usklađena sa zakonom

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Dario Bakota</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> "...jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima..." - znači da algoritam u taksi aplikaciji može staviti 100 kn po prijeđenom kilometru za vrijeme veće potražnje (kiša, snijeg, vrućina, doček Nove godine, turistička sezona - unaprijed poznati uvjeti) i stranka je dužna vožnju taksijem od 20 km platiti 2000 kn. Bravo za Vas gospodine Butkoviću i ostali državni plaćenici. Po mom mišljenju ovakav zakon bi donio nered, prenaplate te kaos na domaćem prijevoznikom tržištu te je pisan od strane domaćih prijevoznčkih izrabljivačkih pravnih osoba (imate priloge o tome u mnogim medijima) te stranih porezno nelegalnih kompanija.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mihovil Bakota</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. (1) 1. Naplata putem elektroničke aplikacije..<br/> Hoće li se nositi mobitel/tablet sa aplikacijom u DZM na ovjeru? Hahahaha</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Darko Levačić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. prijedloga Zakon dodati pojmove: -<br/> „zajedničko stajalište“ je stajalište u graničnom/kontaktom području dvaju prometnih područja, bilo jedinice lokalne, ili regionalne samouprave ili pilot područja (regionalno organiziranog prometnog područja) koje zajednički koriste prijevoznici s oba područja kao krajnje odredište autobusne linije. -<br/> „zajednički kolodvor“ je autobusni kolodvor u graničnom/kontaktom području dvaju prometnih područja jedinice regionalne samouprave, ili pilot područja (regionalno organiziranog prometnog područja) koje zajednički koriste prijevoznici s oba područja kao krajnje odredište. - Primjer: željezničke stanice uz državnu granicu koje koriste željeznički operateri obaju država radi manipulacije vlakovima, prihvata prijevoza putnika za svoje državno područje - „regionalni linijski prijevoz“ je javni cestovni prijevoz putnika na području dvije ili više županija, koji može prometovati bez zaustavljanja i preko područja susjednih županija, ako je takvo prometovanje uvjetovano cestovnom mrežom, odnosno na području prometne (pod)regije kojim upravlja jedna regionalna prometna uprava na kojima je organiziran zajednički integrirani prijevoz putnika -<br/> Primjer: Na području sjeverne Hrvatske, tri županije: Varaždinska, Međimurska i Koprivničko-križevačka na cijelom području, kao regiji, zajednički uvode integrirani prijevoz putnika u skladu s Masterplanom regionalnog integriranog prijevoza putnika koji predviđa zajedničku regionalnu prometnu upravu (nadležno tijelo)</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Zajedničko autobusno stajalište je stajalište gdje se zaustavljaju autobusi sa dozvolama prijevoza za komunalni ili županijski linijski prijevoz, a nije nužno na području županije za čije područje se izdaje dozvola za komunalni ili županijski linijski prijevoz. Ovo stajalište sporazumno određuju dvije susjedne jedinice lokalne ili regionalne samouprave. Svrha ovakvih stajališta jest da se na njemu uspostavljaju veze komunalnog ili županijskog linijskog prijevoza ili drugih vrsta prijevoza između dviju susjednih jedinica lokalne ili regionalne samouprave. Autobusi koji prometuju do zajedničkog stajališta a koje se ne nalazi na području jedinice lokalne ili regionalne samouprave za koje isti imaju dozvolu, ne smiju se zaustavljati na drugim stajalištima ili kolodvorima, osim ako za to nemaju dozvolu upravno tijelo jedinica lokalne ili regionalne samouprave na čijem su području ta stajališta. Zajednički autobusni kolodvor je kolodvor gdje se zaustavljaju autobusi sa dozvolama prijevoza za komunalni ili županijski linijski prijevoz, a nije nužno na području županije za čije područje se izdaje dozvola za komunalni ili županijski linijski prijevoz. Ovaj kolodvor sporazumno određuju dvije susjedne jedinice lokalne ili regionalne samouprave. Svrha ovakvih kolodvora jest da se na njemu uspostavljaju veze komunalnog ili županijskog linijskog prijevoza ili drugih vrsta putničkog prijevoza između dviju susjednih jedinica lokalne ili regionalne samouprave. Autobusi koji prometuju do zajedničkog kolodvora a koje se ne nalazi na području jedinice lokalne ili regionalne samouprave za koje isti imaju dozvolu, ne smiju se zaustavljati na drugim stajalištima ili kolodvorima, osim ako za to nemaju dozvolu upravnog tijela jedinica lokalne ili regionalne samouprave na čijem su području ta stajališta ili kolodvori.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Definirati kategoriju „zajedničko stajalište“ i „zajednički kolodvor“. Kako županijski linijski prijevoz ne bi prestajao na granicama potrebno je definirati Zajedničke kolodvore i stajališta na području županija. Na taj način ostvaruju se veze među linijama županijskog linijskog prijevoza. - vidi pod Prijedlog novog teksta.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen predlagatelj ostaje kod predloženih klasifikacija</p>                                     |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> »regionalni linijski prijevoz« je javni cestovni prijevoz putnika na području dvije ili više županija, a može prometovati bez zaustavljanja i preko područja susjednih županija, ako je takvo prometovanje uvjetovano cestovnom mrežom, a obavlja se temeljem koncesije ili dozvole koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja vozničkih redova</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen predlagatelj ostaje kod predložene klasifikacije međužupanijskim linijskim prijevozom</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Definirati kategoriju „regionalni linijski prijevoz“ Predlaže se uvođenje nove razine autobusnih linija a to je „regionalni linijski prijevoz“. Svrha ovog prijevoza je regionalno povezivanje jedne ili više susjednih ili na neki drugi način povezanih županija ili regija kojima upravlja jedna prometna uprava (promet između dviju ili više regija). Ova linija jest dopuna lokalnom prijevozu, povezuje područja županija i ne bi trebala biti stvar dozvola nego također koncesija koje daju dvije ili više županija zajedno, odnosno kasnije PSO ugovora. Međužupanijske linije tako postaju linije na razini InterCity linija (slično kao IC vlakovi) i treba im dozvoliti zaustavljanje samo na autobusnim kolodvorima, dok zaustavljanje na stajalištima rješavaju uz suglasnost regionalne samouprave ili nadležne prometne uprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijen predlagatelj ostaje kod predložene klasifikacije međužupanijskim linijskim prijevozom</p> |
| <p><b>Kristian Posavčević</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Činjenica da Zakon ne ograničava cijene je odlična, jer kupcima ostavlja slobodu izbora što će i po kojoj cijeni koristiti ili kupiti. Zakon nipošto ne bi trebao određivati cijenu ili raspon cijena, jer smo svjedoci da se tržište odvija na temelju ponude i potražnje, odnosno sukladno broju ponuđača koji sami formiraju cijenu i na taj način se tržišno natječu sa svojim konkurentima.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

**Danijel Bibić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi dodiskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugomodgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl. 4. st. 1. t. 14. – prijedlog- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četirijesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smijetrajati kraće od 4 sata. U čl. 4. st. 1. t. 33. - prijedlog- "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji jesklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (zasvoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (zasvoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl. 4. st. 1. t. 47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke.

**APP d.d.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

ČLANAK 4., st.1. točka 1. PRIJEDLOG > BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. KAKO JE MOGUĆE PRIMITI KORISNIKE NA RAZLIČITIM LOKACIJAMA I ZA RAZLIČITE PRAVCE TE TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE PUTNICI UKRCAVAJU NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU ČLANAK 4., st. 1. točka 1. PRIJEDLOG > BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4. st. 1. t. 14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4. st. 1. t. 33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4. st. 1. t. 47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Djelomično prihvaćen**

ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodnom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza. Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog

ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“ ČL.4. st.1. točka 2. IZBACITI : „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – TO JE POSAO INSPEKCIJE ALI AUTOBUSNI KOLODVOR TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU. ČL.4. st.1. točka 4. IZBACITI : „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HRVATSKOJ POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TE NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HRVATSKOJ JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA. ČL.4. st.1. točka 11. BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : TO JE DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA ČL.4. st.1. točka 14. BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJA ZA PREDMETNI ZAKON ČL.4. st.1. točka 23. BRISATI : „PUTNIČKOG TERMINALA“ ČL.4. st.1. točka 25. BRISATI : „TERMINALA“ ČL.4. st.1. točka 26. BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“, A DODATI „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ, JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009 PRIJEDLOG DODATI : TOČKU 26a. 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja vozni redova RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA ČL.4. st.1. točka 32. BRISATI : „i sl.“ RAZLOG : NE DEFINIRA TOČNO SKUPINU PUTNIKA I DOVODI DO NEDOREČENOSTI DEFINICIJE ČL.4. st.1. točka 32. IZMIJENITI TOČKU 32. NA NAČIN : "Posebni linijski prijevoz" je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cjelosti plaća prijevoz. ČL.4. st.1. točka 44. IZMIJENITI NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, A BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ ..... „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PRIJEVOZA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG : OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA ČL.4. st.1. točka 46. i točka 56. BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“ ČL.4. st.1. točka 60. BRISATI „TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU PRIJEVOZNU MREŽU U HRVATSKOJ JE VIŠE NEGO DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH POTREBA. TAKOĐER, DOVELO BI JAKO BRZO DO URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA LINIJSKOG PRIJEVOZA

puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje vozni redova te izvješćavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 11. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 25. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 32. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. I 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih vozni redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih vozni redova.



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak.1 točka 1. BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. kako je moguće primiti korisnike na različitim lokacijama i za različite pravce I TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 1. PRIJEDLOG- BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. točka 2. PRIJEDLOG - IZBACITI : „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AUTOBUSNI KOLODVOR-NE MOŽE BITI KONTROLOR – POSAO INSPEKCIJE ALI AUTOBUSNI KOLODVOR-TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje voznih redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 26. PRIJEDLOG - DODATI : TOČKU 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA</p>                                    | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 4. PRIJEDLOG - IZBACITI : „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HR POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TEI NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HR JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. točka 11. PRIJEDLOG - BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 14. PRIJEDLOG - BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJ ZA ZAKON,</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 23. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKOG TERMINALA“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO</b><br/> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. točka 25. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „TERMINALA“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. točka 26. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „DRUGIH DRŽAVA“ A DODATI : „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIEJVOZ, JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO</b><br/> Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 26. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „DRUGIH DRŽAVA“ A DODATI : „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIEJVOZ, JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO</b><br/> Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 32. PRIJEDLOG : Izmijeniti na slijedeći način: »Posebni linijski prijevoz« je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz. RAZLOG: U odnosu na prijedlog u Zakonu, dodan je izuzetak za prijevoz školske djece, tj. da se daje prednost javno-linijskom prijevozu. Danas je situacija takva da javni naručitelji tvrde da se po ovom Zakonu jedino djeca spominju u ovom članku, te time ne dozvoljavaju korištenje javnog linijskog prijevoza što je u ruralnim područjima neodrživo, čime na terenu imamo situacije istovremenog prometovanja dva poluprazna autobusa ili jedan s troje učenika, koji ne smije voziti čak ni srednjoškolsku djecu, a pogotovo ne putnike, čime se nerazumno troše javna sredstva, poskupljuje prijevoz svima, ugrožava opstojnost javnog prijevoza u cjelini i nepotrebno zagađuje okoliš. Sam zakon o školstvu propisuje da se posebni prijevoz organizira od i do najbližih stanica javnog prijevoza, tj. nema nikakvog razloga da se ne koristi postojeći javni prijevoz, a tek ako isti ne postoji ili ne odgovara prijevozu učenika, da se ugovara posebni linijski prijevoz. Ovo je posebno važno za primjenu integriranog prijevoza, jer je potrebno sve potrebe građana objediniti u jedan prijevoz, a ne rasipati sredstva na zasebne autobuse za pojedine skupine putnika, dok druge skupine gube bilo kakav vid prijevoza. Ovakvim pristupom prijevoza, Zakonodavac štedi novac, štiti okoliš i pruža adekvatnu prijevoznu uslugu svim građanima na širokom ruralnom području, te veću učestalost prijevoznih polazaka. Lijepi primjer ovakve provedbe prijevoza, ali na bazi koncesije je Međimurska županija.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen- usvaja se prijedlog osim dio navođenja strukture putnika tj. određenje "prijevoz Hrvatske vojske" umjesto kojeg se navodi "zaposlenika državnih, regionalnih i lokalnih institucija"</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. točka 38. PRIJEDLOG - BRISATI : „ISTOM“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. Točka 44. PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN: „ SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG : OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. Točka 46. PRIJEDLG - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>Članak 4. Stavak 1. točka 56. PRIJEDLG - BRISATI :<br/>„PUTNIČKI TERMINALI“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>Članak 4. stavak 1. točka 60. PRIJEDLOG – BRISATI :<br/>„TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU PRIJEVOZNU MREŽU U HR JE VIŠE NEGO DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH POTREBA. TAKOĐER – DOVELO BI JAKO BRZO DO URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA LINIJSKOG PRIJEVOZA</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih vozni redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih vozni redova.</p>  |

**Mario Macan**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**JASENKA ŠRAM**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

čl. 4. st.1. t. 1. Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE

usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. čl.4.st.1. t.14. Nedovoljno jasna

PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza  
DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata.

čl.4.st.1.t.33. Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one

mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG  
Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je  
prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod  
uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između  
prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije  
početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti  
putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj,  
organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili  
fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski  
klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga  
institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje  
članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe  
dodati i sankcije za prekršitelje. čl.4.st.1. t.47.  
Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava  
se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava  
njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće  
biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane  
shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno  
ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika,  
točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na  
ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od  
hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste  
prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je  
neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati  
riječi „hotela odnosno“.



**Jasmin Karajić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi dodiskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugomodgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl. 4. st. 1. t. 14. – prijedlog- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četirijesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smijetrajati kraće od 4 sata. U čl. 4. st. 1. t. 33. - prijedlog- "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji jesklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (zasvoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (zasvoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl. 4. st. 1. t. 47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Autotransport Karlovac d.d.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Stavak 1. Točka 1. PRIJEDLOG - BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. kako je moguće primiti korisnike na različitim lokacijama i za različite pravce I TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4. st. 1. t. 14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4. st. 1. t. 33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4. st. 1. t. 47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Odbijen**

ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodnom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavka 1. Točka 1. PRIJEDLOG- BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija.</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavka 1. Točka 2. PRIJEDLOG - IZBACITI : „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – POSAO INSPEKCIJE ALI AK-TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje vozničkih redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza.</p>                         |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavka 1. Točka 4. PRIJEDLOG - IZBACITI : „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HR POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TEI NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HR JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavka 1. Točka 11. PRIJEDLOG - BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         prihvaćen</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavka 1. Točka 14 PRIJEDLOG - BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJ ZA ZAKON</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavka 1. Točka 23. PRIJEDLOG - BRISATI : „PUTNIČKOG TERMINALA“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavka 1. Točka 25. PRIJEDLOG - BRISATI : „TERMINALA“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavka 1. Točka 26. PRIJEDLOG - BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“ A DODATI : „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ, JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavka 1. Točka 26. PRIJEDLOG - DODATI : TOČKU 26a. 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova<br/> <b>RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA</b></p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO</b><br/> Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavka 1. Točka 32. PRIJEDLOG : Izmijeniti na slijedeći način: »Posebni linijski prijevoz« je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz. <b>RAZLOG:</b> U odnosu na prijedlog u Zakonu, dodan je izuzetak za prijevoz školske djece, tj. da se daje prednost javno-linijskom prijevozu. Danas je situacija takva da javni naručitelji tvrde da se po ovom Zakonu jedino djeca spominju u ovom članku, te time ne dozvoljavaju korištenje javnog linijskog prijevoza što je u ruralnim područjima neodrživo, čime na terenu imamo situacije istovremenog prometovanja dva poluprazna autobusa ili jedan s troje učenika, koji ne smije voziti čak ni srednjoškolsku djecu, a pogotovo ne putnike, čime se nerazumno troše javna sredstva, poskupljuje prijevoz svima, ugrožava opstojnost javnog prijevoza u cjelini i nepotrebno zagađuje okoliš. Sam zakon o školstvu propisuje da se posebni prijevoz organizira od i do najbližih stanica javnog prijevoza, tj. nema nikakvog razloga da se ne koristi postojeći javni prijevoz, a tek ako isti ne postoji ili ne odgovara prijevozu učenika, da se ugovara posebni linijski prijevoz. Ovo je posebno važno za primjenu integriranog prijevoza, jer je potrebno sve potrebe građana objediniti u jedan prijevoz, a ne rasipati sredstva na zasebne autobuse za pojedine skupine putnika, dok druge skupine gube bilo kakav vid prijevoza. Ovakvim pristupom prijevoza, Zakonodavac štedi novac, štiti okoliš i pruža adekvatnu prijevoznu uslugu svim građanima na širokom ruralnom području, te veću učestalost prijevoznih polazaka. Lijepi primjer ovakve provedbe prijevoza, ali na bazi koncesije je Međimurska županija.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen- usvaja se prijedlog osim dio navođenja strukture putnika tj. određenje "prijevoz Hrvatske vojske" umjesto kojeg se navodi "zaposlenika državnih, regionalnih i lokalnih institucija"</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavka 1. Točka 38. PRIJEDLOG - BRISATI : „ISTOM“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavka 1. Točka 44. PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ <b>RAZLOG :</b> OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b><br/> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavka 1. Točka 46. PRIJEDLOG - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavka 1. Točka 56. PRIJEDLG - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavka 1. Točka 60. PRIJEDLOG – BRISATI : „TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU PRIJEVOZNU MREŽU U HR JE VIŠE NEGO DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH POTREBA. TAKOĐER – DOVELO BI JAKO BRZO DO URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA LINIJSKOG PRIJEVOZA</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO</b> Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih voznih redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih voznih redova.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 1. BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. kako je moguće primiti korisnike na različitim lokacijama i za različite pravce I TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO</b> Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. stavak 1. točka 1. PRIJEDLOG- BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. točka 2. PRIJEDLOG - IZBACITI : „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – POSAO INSPEKCIJE ALI AK-TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO</b> Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje voznih redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. točka 4. PRIJEDLOG - IZBACITI : „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HR POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TEI NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HR JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. točka 11. PRIJEDLOG - BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. točka 14. PRIJEDLOG - BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJAL ZA ZAKON,</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. točka 23. PRIJEDLOG - BRISATI : „PUTNIČKOG TERMINALA“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. točka 25. PRIJEDLOG - BRISATI : „TERMINALA“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. točka 26. PRIJEDLOG - BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“ A DODATI : „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ, JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. točka 26. PRIJEDLOG - DODATI : TOČKU 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA  
D.O.O.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Stavak 1. točka 32. PRIJEDLOG : Izmijeniti na slijedeći način: »Posebni linijski prijevoz« je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz. RAZLOG: U odnosu na prijedlog u Zakonu, dodan je izuzetak za prijevoz školske djece, tj. da se daje prednost javno-linijskom prijevozu. Danas je situacija takva da javni naručitelji tvrde da se po ovom Zakonu jedino djeca spominju u ovom članku, te time ne dozvoljavaju korištenje javnog linijskog prijevoza što je u ruralnim područjima neodrživo, čime na terenu imamo situacije istovremenog prometovanja dva poluprazna autobusa ili jedan s troje učenika, koji ne smije voziti čak ni srednjoškolsku djecu, a pogotovo ne putnike, čime se nerazumno troše javna sredstva, poskupljuje prijevoz svima, ugrožava opstojnost javnog prijevoza u cjelini i nepotrebno zagađuje okoliš. Sam zakon o školstvu propisuje da se posebni prijevoz organizira od i do najbližih stanica javnog prijevoza, tj. nema nikakvog razloga da se ne koristi postojeći javni prijevoz, a tek ako isti ne postoji ili ne odgovara prijevozu učenika, da se ugovara posebni linijski prijevoz. Ovo je posebno važno za primjenu integriranog prijevoza, jer je potrebno sve potrebe građana objediniti u jedan prijevoz, a ne rasipati sredstva na zasebne autobuse za pojedine skupine putnika, dok druge skupine gube bilo kakav vid prijevoza. Ovakvim pristupom prijevoza, Zakonodavac štedi novac, štiti okoliš i pruža adekvatnu prijevoznu uslugu svim građanima na širokom ruralnom području, te veću učestalost prijevoznih polazaka. Lijepi primjer ovakve provedbe prijevoza, ali na bazi koncesije je Međimurska županija.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćen- usvaja se prijedlog osim dio navođenja strukture putnika tj. određenje "prijevoz Hrvatske vojske" umjesto kojeg se navodi "zaposlenika državnih, regionalnih i lokalnih institucija"

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA  
D.O.O.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Stavak 1. točka 38. PRIJEDLOG - BRISATI : „STOM“

**Prihvaćen**

Prihvaćen

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA  
D.O.O.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Stavak 1. točka 44. PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG : OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA

**Djelomično prihvaćen**

ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA  
D.O.O.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Stavak 1. točka 46. PRIJEDLOG - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“

**Djelomično prihvaćen**

ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA  
D.O.O.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Stavak 1. točka 56. PRIJEDLG - BRISATI :  
„PUTNIČKI TERMINALI“

**Djelomično prihvaćen**

ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 56. DJELOMIČNO  
PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju  
putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i  
vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na  
području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično  
i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo  
gdje za to postoji mogućnost i potreba.

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA  
D.O.O.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Stavak 1. točka 60. PRIJEDLOG – BRISATI :  
„TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST  
USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA  
DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE  
POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE  
JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH  
REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU  
PRIJEVOZNU MREŽU U HR JE VIŠE NEGO  
DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH  
POTREBA. TAKOĐER – DOVELO BI JAKO BRZO DO  
URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA  
LINIJSKOG PRIJEVOZA

**Odbijen**

ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO  
Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak  
usklađivanja autobusnih vozničkih redova i olakšati pristup na  
prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta  
cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih vozničkih redova.

## **AUTOTAKSI PRIJEVOZ 3870**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije



**Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović  
Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

## **autotaksi prijevoz**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

## **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

## **autotaksi prijevoz**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

## **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Vladimir Ruždjak**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog • „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog • "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Siniša Gregurek**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznici-ma. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovaj način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovaj način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Ivan Lojen**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Potrošačima se treba dati pravo da sami odaberu hoće li odabrati taxi koji koristi taksimetar ili taxi koji koristi neku moderniju tehnologiju kao npr. aplikaciju(GPS). Iz dana u dan tehnologija napreduje i potrebno ju je prihvatiti, a staru lagano odbacivati i iz tog razloga podržavam da se usluge taxi prijevoza mogu obračunavati i drugim tehnologijama osim taksimetrima, kao npr aplikacijom.(A i GPS je po mjerenjima točniji od taksimetra)

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATILA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATILA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATILA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATILA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Dora Gregurek**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

## **Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznici-ma. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovaj način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovaj način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATITI – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATITI – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATITI – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATITI SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije



**Obrt za autotaksi Igor Veverec**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb  
Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Luka Gavranović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. Članak 4. st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. Članak 4. st.1. t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. Članak 4. st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATITI – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATITI – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATITI – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATITI SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

## **PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

## autotaxi 3581

### Opći pojmovi, Članak 4.

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prije-voz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznici. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linij-skog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

## Michael Škribulja

### Opći pojmovi, Članak 4.

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se

## Djelomično prihvaćen

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

## Djelomično prihvaćen

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE

zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“. Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“ Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2. Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također,

PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije Članak 7. st. 6. – stručna osposobljenost vozača autotaksi prijevoza PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama Zakona se rješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima. Članak 13. st.1. i st.2. – posebni uvjeti za vozila NE PRIHVAĆA SE – nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora. Članak 15. st. 1. toč. 5. – propisivanje dodatnih uvjeta za izdavanje licencija NE PRIHVAĆA SE – ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije – redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje posebnih vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15. st. 2. – uvjeti za dobivanje licencije PRIHVAĆA SE – uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu. Članak 16. – dokazivanje dobrog ugleda NE PRIHVAĆA SE – precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalozima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnikih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse. Članak 17. – priznavanje dokaza o dobrom ugledu NE PRIHVAĆA SE – u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije. Članak 18. – financijska sposobnost NE PRIHVAĆA SE – financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze. U članku 20. st.2. – stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz PRIHVAĆA SE – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom. U članku 23. st.2. – izvodi iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE – za autotaksi prijevoz, zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Članak 26. i 27. – privremeno i trajno ukidanje licencije NE PRIHVAĆA SE – prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne

navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja. Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu. Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2 Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“ Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično. Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede

smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima. Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti. Članak 48. – područje obavljanja prijevoza NE PRIHVAĆA SE – u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Članak 51. stavak 3. – pravo obavljanja iznajmljivanja vozila sa vozačem glede licencije NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza. Članak 112. – kategorizacija i opis prekršaja PRIHVAĆA SE – radi poboljšanja teksta precizirani su prekršaji na način da je svaki opisan člankom i stavkom Zakona koji se krši, a što se smatra prekršajem. Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.

deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati. Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.



PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

#### **Ovim putem**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije.

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza **DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

#### **Ovim putem**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Ivica Klen**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Marijana Lozo</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Narucivanjem autotaksi prijevoza direktno kod vozača, putem telefonskog poziva, aplikacijom ili bilo kakvim drugim elektroničkim oblikom za korisnika smatram da je korisno. Formiranje cijene međutim ne bi trebalo ici putem aplikacije nego isključivo putem taksimetra s obzirom da cijene preko aplikacije znaju jako varirati, što samom korisniku nije prihvatljivo. Svaki korisnik ima pravo znati točnu cijenu za izvršenu uslugu za istu relaciju, smatram da dupliciranje cijene za istu relaciju u određenim vremenskim intervalima nije trzisno prihvatljivo, jer bi svatki prijevoznik imao mogućnost formiranja cijene kako mu odgovara u vremenskim terminima kada pozeli što je preko aplikacije očito moguće. Aplikacija ovisi o GPS uređaju koji zna krivo pokazivati relacije i nije relevantna za prijevoz te može oštetiti i korisnika i samog davatelja usluge.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Nikolče Angeleski</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati ni jedna aplikacija iz razloga što GPS u većini slučajeva nije točan. Cijena vožnje obračunata putem aplikacije, odnosno gps-om može varirati, a ni jedan od tih razloga ne mora biti samo dužina i trajanje puta. S tim načinom izračuna cijene jednako bi bili oštećeni putnici, kao i prijevoznici. Kontrola ispravnosti mjernih instrumenata mora biti u kontroli državnih tijela, a aplikacija to ne može. Podržavam ovaj novi Zakon koji je napokon u koraku sa vremenom u kojem živimo i predloženu liberalizaciju koja će potaknuti razvoj gospodarstva i jednake mogućnosti za sve na taksi tržištu, ali u granicama zdravog razuma i zdravom logikom, te u skladu sa zakonskim okvirima zemalja kojima težimo, a ne Kolumbiji (jedina država koja je uvela aplikaciju kao mjerni instrument naplate taksi vožnje)!</p>         | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Stjepan Lovrentjev</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam novu definciju autotaksi prijevoza u članku 4 jer je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarjelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva te pokazuje da hrvatski zakonodavac slijedi smjernice Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), kao i najbolje regulatorne prakse iz država EU-a.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Matija Lovrentjev</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Taximetar je zastarjela tehnologija, živimo u 21. st. potrebno je koristiti noviju i točniju tehnologiju kao npr. GPS.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Branko Šoda-Čotić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Smatram da je taksimetar zastarijeo te da je aplikacija puno točnija i bolja. Korisnici prije naručivanja vožnje imaju informaciju o cijeni te tako mogu izabrati uslugu koja im je najpovoljnija i najkvalitetnija osim toga aplikacije omogućava najsigurniji način prijevoza putnika koji također osigurava maksimalno zadovoljstvo korisnika usluga.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Dejan Perković</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u članku 4 jer je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarjelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva te pokazuje da hrvatski zakonodavac slijedi smjernice Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), kao i najbolje regulatorne prakse iz država EU-a. Neosporna je činjenica da je GPS precizniji mjerni uređaj od taksimetra.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Vedrana Nimac</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Stavak 1-aplikacija nije ravnomjerni parametar za određivanje cijene. Aplikacija ne može biti ravnomjerni parametar jer svaki mobilni uređaj ovisno o brzini interneta, GPS-u, dostupnosti mreže koja se procesira kroz pojedinu aplikaciju, vrsti mobilnog uređaja na kojem se izvodi aplikacija, specifikacijama uređaja. Postoji li mobilni uređaji koji će biti standardiziran sa 100 % točnim procesiranjem , pravovremenom nadogradnjom za sve ? Mi smo jedina zemlja koja smatra da je aplikacija točnija od taksimetra, a sumnjam da je stupanj obrazovanja stručnjaka drugih zemalja zakazao nasprem naših stručnjaka u ministarstvu.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Ivica Pakšec</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Svakako podržavam promjenu zakona, mislim da ce donesti puno dobroga. Jedino nisam bas za to da aplikacija bude glavno mjerno sredstvo. GPS ima tocnost oko 95% sto bi znacilo da mi na iznos od 100kn netko moze radi "standardne greske" GPS-a naplatiti voznju 5kn vise?! Nije samo do toga da se otvara mogucnost da se korisnicima naplacuje vise, nego postoji mogucnost da se naplati i manje, pa i drzava nece naplatiti PDV-a koliko treba. U svakom slucaju ovim nacinom netko gubi, ili korisnik ili drzava!</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Suzana Kirinić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Ne postoji nikakav razlog da upravo autotaksi djelatnost bude ta u kojoj država ograničava cijene, a u drugim djelatnostima koje su možda i esencijalnije za ljudski život takvih ograničenja nema.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Mario Žanić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Neosporna je činjenica da je GPS precizniji mjerni uređaj od taksimetra. U prilog elektroničkoj aplikaciji ide i argument transparentnosti, jer aplikacija pruža informaciju o procjeni cijene vožnje unaprijed, prije samog naručivanja vožnje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Tomislav Vulić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Aplikacije koje funkcioniraju na temelju GPS su daleko preciznije od staromodnog taksimetra, te putnicima treba ostaviti mogućnost odabira kako žele da im se vožnja obračuna</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> POTPUN PROMASAJ I NEOBJASNJIVO OBRAZLOZENJE CLANKA I UNISTAVANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA PUTNIKA..!! 4. st.1 t.1..U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i</p> |

više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza.

PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema

Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno



|   |  |
|---|--|
| <p>ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.</p>  |  |
| <p><b>Luka Đurović</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> S obzirom na ulogu turizma u našem gospodarstvu iznimno je važno da je ovaj zakon prepoznao sve prednosti elektroničkih aplikacija, kao što je omogućavanje lakšeg sporazumijevanja jer aplikacija omogućava unos destinacije na jeziku korisnika, te smanjenje prostora za prijevare turista (mnogi su prvi puta u Hrvatskoj).</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Mario Hrelec</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Korištenje elektroničke aplikacije dobro je i za poduzetnike, jer ih oslobađa potrebe atestiranja i certifikacije taksimetra, odnosno uklanja još jednu barijeru koja prijeti slabijim zapošljavanjem i profitabilnošću poduzetnika.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Duje Ilić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Zamjena zastarjelog taksimetru s elektroničkom aplikacijom je bitan korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva. GPS je puno točniji od taksimetra, a i prije naručivanja vožnje korisnik ima informaciju o procjeni cijene za vožnju. Vrlo dobra stvar je da zakon ne ograničava cijene i tako korisnik može izabrati sebi najpovoljniju i najkvalitetniju uslugu. Aplikacija također olakšava posao poduzetnicima jer ne trebaju atestirati taksimetar</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Dajana Miličić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam novu definciju autotaksi prijevoza u članku 4 ponajviše jer je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarjelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji Republike Hrvatske te je ovakva definicija temeljena na najboljim regulatornim praksama država EU-a. GPS je definitivno precizniji mjerni uređaj od taksimetra, a osim toga, u prilog elektroničkoj aplikaciji ide i argument transparentnosti jer je putem aplikacije moguće dobiti procjenu cijene vožnje unaprijed, prije naručivanja vožnje. Transparentnost i sigurnost kod korištenja aplikacije znači puno i turistima koji svake godine sve više posjećuju Hrvatsku. Podržavam i činjenicu da zakon ne ograničava cijene autotaksi usluga jer na takav način ostavlja prostora za tržišno natjecanje i korisnicima daje mogućnost izbora prilikom korištenja usluga.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Boris Antolović</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Korištenje elektroničke aplikacije dobro je i za poduzetnike, jer ih oslobađa potrebe atestiranja i certifikacije taksimetra, odnosno uklanja još jednu barijeru koja prijeti slabijim zapošljavanjem i profitabilnošću poduzetnika.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Tihana Bedeković</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>Uvođenje elektroničke aplikacije ne samo da pruža transparentnost poslovanja koja se dosad uspješno zaobilazila, već ulijeva sigurnost u izbor optimalnog puta do destinacije i omogućava jednostavnost korištenja stranim korisnicima koji uslugu mogu zatražiti na jeziku koji im odgovara.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Pavel Pražić</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>Smatram da je obavljanje autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije korak naprijed u modernizaciji tržišta prijevoza putnika. Osim što je GPS putem aplikacije točniji od taksimetra, nema više mogućnosti za malverzacije i varanje prilikom baždarenja uređaja. Također, smanjuje se mogućnost prevare, pogotovo prema turistima tijekom sezone, što svakako ide u korist Hrvatskoj kao turističkoj zemlji.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p> |

**Damjan Anić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugom odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl. 4. st. 1. t. 14. – prijedlog- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četirijesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smijetrajati kraće od 4 sata. U čl. 4. st. 1. t. 33. - prijedlog- "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji jesklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl. 4. st. 1. t. 47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4. st. 1. t. 14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4. st. 1. t. 33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4. st. 1. t. 47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Tea Dogan**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Nova definicija autotaksi prijevoza u članku 4 pozitivna je zbog uvođenja elektroničke aplikacije kao jedno od sredstava, u zamjenu za zastarjeli taksimetar. GPS tehnologijom dolazimo do jednostavnijeg i preciznijeg određivanja cijena i ruta prema kojoj se obavlja usluga. GPS pokazuje optimalni put, bez mogućnosti vožnje okolnim putevima zbog bolje zarade. U prilog novoj tehnologiji ide i činjenica da je putem elektroničke aplikacije moguće procjenu cijene vidjeti i prije same usluge. Dodatno, činjenica da u Zakonu nema ograničenja u cijeni je pozitivna zbog mogućnosti tržišnog natjecanja. Praksa pokazuje da je ograničavanje cijene pretežito išlo na štetu korisnika. Na ovaj način omogućuje se tržišno natjecanje i mogućnost korisnika da bira željenu uslugu. Članak 4 usmjeren je prema digitalnoj transformaciji koja je potrebna.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Hrvoje obrt za prijevoz**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Domagoj Ražov**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

Taksimetar je zastarjela naprava koju GPS i više nego adekvatno može zamijeniti

**Maja Kurek**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

Neka putnici sami odluče hoće li koristiti prijevoznika koji koristi taksimetar ili aplikaciju, mislim da je to najpravednije

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATĀ SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Martina Habus</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Izračun cijene putem aplikacije nije u skladu sa zakonima europske unije. Ne smije se dozvoliti da se obavlja izračun cijene bez ovjere državnog zavoda za mjeriteljstvo, jer je to jedini način da se zaštite potrošači od prevare.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Damir Lukačić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u članku 4 jer je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarjelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.</p> |

prijevoza , ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom

iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrtu propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije



početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Sandi Zajec**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Podržavam ovaj članak posebno dio koji se odnosi na elektroničku aplikaciju kao zamjenu za stari taksimetar. Potrebno je da idemo u korak s vremenom pa tako i što se tiče prijevoza i tehnologije koja se koristi pri istom. Digitalna transformacija je nešto što treba prihvatiti i pozdraviti. GPS koji je danas doveden skoro do savršenstva precizniji je i pouzdaniji od taksimetra. Također elektronička aplikacije je transparentnija jer unaprijed pruža okvirnu cijenu prijevoza što nije slučaj kod taksimetra. Činjenica da nema ograničavanja cijena je ono čemu trebamo težiti jer potiče zdravu konkurenciju i tržišno natjecanje.

#### **Vladimir Badanjak**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U

#### **Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi

se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za to nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi

ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Panturist d.d.**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

ČLANAK 4., st.1. točka 1. PRIJEDLOG > BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. KAKO JE MOGUĆE PRIMITI KORISNIKE NA RAZLIČITIM LOKACIJAMA I ZA RAZLIČITE PRAVCE TE TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE PUTNICI UKRCAVAJU NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU ČLANAK 4., st. 1. točka 1. PRIJEDLOG > BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“ ČL.4. st.1. točka 2. IZBACITI : „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – TO JE POSAO INSPEKCIJE ALI AUTOBUSNI KOLODVOR TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU. ČL.4. st.1. točka 4. IZBACITI : „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HRVATSKOJ POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TE NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HRVATSKOJ JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA. ČL.4. st.1. točka 11. BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : TO JE DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA ČL.4. st.1. točka 14. BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJAL ZA PREDMETNI ZAKON ČL.4. st.1. točka 23. BRISATI : „PUTNIČKOG TERMINALA“ ČL.4. st.1. točka 25. BRISATI : „TERMINALA“ ČL.4. st.1. točka 26. BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“, A DODATI „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ, JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009 PRIJEDLOG DODATI : TOČKU 26a. 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja vozni redova RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA ČL.4. st.1. točka 32. BRISATI : „i sl.“ RAZLOG

#### **Djelomično prihvaćen**

ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza. Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje vozni redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 11. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 25. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska. ČLANAK 4. STAVAK 1.

: NE DEFINIRA TOČNO SKUPINU PUTNIKA I DOVODI DO NEDOREČENOSTI DEFINICIJE ČL.4. st.1. točka 32. IZMJENITI TOČKU 32. NA NAČIN : "Posebni linijski prijevoz" je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cjelosti plaća prijevoz. ČL.4. st.1. točka 44. IZMIJENITI NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, A BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ ..... „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PRIJEVOZA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG : OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA ČL.4. st.1. točka 46. i točka 56. BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“ ČL.4. st.1. točka 60. BRISATI „TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU PRIJEVOZNU MREŽU U HRVATSKOJ JE VIŠE NEGO DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH POTREBA. TAKOĐER, DOVELO BI JAKO BRZO DO URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA LINIJSKOG PRIJEVOZA

TOČKA 32. PRIHVAĆENO ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. I 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba. ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih vozničkih redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih vozničkih redova.

**Jozo Kovačević**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog -"povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Mario Barić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE

prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno,

PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG  
Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga,



sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručilatelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručilatelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručilatelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručilatelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručilitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručilatelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručilatelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručilatelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Tina Kujundžić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Vjerujem (i nadam se) da je neprecizni taksimetar stvar prošlosti stoga podržavam uvođenje elektroničke aplikacije! Time slijedimo naprednije države, smjernice Europske komisije i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj! Suludo je očekivati od građana plaćanje hirovitih cijena vožnji zastarjelim taksijima kada u današnje doba preko aplikacije možemo vidjeti cijenu vožnje unaprijed!

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Luka Petrić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u članku 4. jer je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarjelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva te pokazuje da slijedimo smjernice najboljih regulatornih praksi iz država EU. Neosporna je činjenica da je GPS precizniji mjerni uređaj od taksimetra, a aplikacija pruža informaciju o procjeni cijene vožnje unaprijed, prije samog naručivanja. Isto tako elektronička aplikacija kao sredstvo ugovaranja, mjerenja i naplate prijevoza pojednostavnit će poslovanje poduzetnicima, jer ih oslobađa potrebe atestiranja i certifikacije taksimetra, odnosno uklanja još jednu barijeru koja prijeti slabijim zapošljavanjem i profitabilnošću poduzetnika. Činjenica da zakon ne ograničava cijene vrlo je dobra, jer ostavlja prostora za tržišno natjecanje i mogućnost izbora prilikom korištenja usluga. Nema nikakvih razloga za bilo kakva ograničavanja raspona cijena na tržištu, jer se takva ograničenja uvijek pretvore u štetu za korisnike.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Siniša Škrinjar**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Čazmatrans Vukovar d.o.o.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. Stavak 1. Točka 25. PRIJEDLOG - BRISATI : „TERMINALA“

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Prihvaćen**

Prihvaćen

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 26. PRIJEDLOG - BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“ A DODATI : „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ. JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO</b><br/> Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 23. PRIJEDLOG - BRISATI : „PUTNIČKOG TERMINALA“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO</b><br/> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 11. PRIJEDLOG - BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 14. PRIJEDLOG - BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJAL ZA ZAKON</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO</b><br/> Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 4. PRIJEDLOG : IZBACITI : „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HR POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TEI NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HR JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b><br/> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 1. PRIJEDLOG - BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. kako je moguće primiti korisnike na različitim lokacijama i za različite pravce I TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO</b><br/> Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 1. PRIJEDLOG- BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija.</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 2. PRIJEDLOG - IZBACITI :<br/>         „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE<br/>         MOŽE BITI KONTROLOR – POSAO INSPEKCIJE ALI<br/>         AK-TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U<br/>         POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU<br/>         NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG<br/>         PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE<br/>         USKLAĐUJU</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje voznih redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 38. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „ISTOM“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 44. PRIJEDLOG - IZMIJENITI<br/>         NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM<br/>         PRIJEVOZU PUTNIKA“, BRISATI DIO TEKSTA :<br/>         „PRVENSTVENO U“ „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA<br/>         PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG :<br/>         OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I<br/>         TRENUTNO NAMJENA</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO<br/>         PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju<br/>         putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i<br/>         vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na<br/>         području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično<br/>         i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo<br/>         gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 26. PRIJEDLOG - DODATI :<br/>         TOČKU 26a. »međunarodni linijski prijevoz za treće<br/>         zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između<br/>         Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u<br/>         skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon<br/>         provedenog postupka usklađivanja voznih redova<br/>         RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE<br/>         VOZNIH REDOVA</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO<br/>         Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog<br/>         linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha<br/>         tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se<br/>         uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje<br/>         prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a,<br/>         međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i<br/>         multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika<br/>         Hrvatska.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 32. PRIJEDLOG: Izmijeniti na slijedeći način: »Posebni linijski prijevoz« je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz. RAZLOG: U odnosu na prijedlog u Zakonu, dodan je izuzetak za prijevoz školske djece, tj. da se daje prednost javno-linijskom prijevozu. Danas je situacija takva da javni naručitelji tvrde da se po ovom Zakonu jedino djeca spominju u ovom članku, te time ne dozvoljavaju korištenje javnog linijskog prijevoza što je u ruralnim područjima neodrživo, čime na terenu imamo situacije istovremenog prometovanja dva poluprazna autobusa ili jedan s troje učenika, koji ne smije voziti čak ni srednjoškolsku djecu, a pogotovo ne putnike, čime se nerazumno troše javna sredstva, poskupljuje prijevoz svima, ugrožava opstojnost javnog prijevoza u cjelini i nepotrebno zagađuje okoliš. Sam zakon o školstvu propisuje da se posebni prijevoz organizira od i do najbližih stanica javnog prijevoza, tj. nema nikakvog razloga da se ne koristi postojeći javni prijevoz, a tek ako isti ne postoji ili ne odgovara prijevozu učenika, da se ugovara posebni linijski prijevoz. Ovo je posebno važno za primjenu integriranog prijevoza, jer je potrebno sve potrebe građana objediniti u jedan prijevoz, a ne rasipati sredstva na zasebne autobuse za pojedine skupine putnika, dok druge skupine gube bilo kakav vid prijevoza. Ovakvim pristupom prijevoza, Zakonodavac štedi novac, štiti okoliš i pruža adekvatnu prijevoznu uslugu svim građanima na širokom ruralnom području, te veću učestalost prijevoznih polazaka. Lijepi primjer ovakve provedbe prijevoza, ali na bazi koncesije je Međimurska županija.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen- usvaja se prijedlog osim dio navođenja strukture putnika tj. određenje "prijevoz Hrvatske vojske" umjesto kojeg se navodi "zaposlenika državnih, regionalnih i lokalnih institucija"</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 60. PRIJEDLOG – BRISATI : „TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU PRIJEVOZNU MREŽU U HR JE VIŠE NEGO DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH POTREBA. TAKOĐER – DOVELO BI JAKO BRZO DO URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA LINIJSKOG PRIJEVOZA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO<br/> Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih vozni redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih vozni redova.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 46. PRIJEDLG - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO<br/> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1. Točka 56. PRIJEDLG - BRISATI :<br/>         „PUTNIČKI TERMINALI“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>Lucijana Marić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Uvođenje aplikacije umjesto taksimetra je logična stvar, buduci da živimo u 21. stoljeću. Osim što je to u korak s vremenom, korisnicima je sve transparentno, te osjećaju veću sigurnost. Da zakon ne ograničava cijene je vrlo dobar potez jer daje prostor za natjecanje između konkurenata i daje slobodu korisnicima da sami biraju koju uslugu žele koristiti.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 1 PRIJEDLOG - BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. kako je moguće primiti korisnike na različitim lokacijama i za različite pravce I TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodnom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 1 PRIJEDLOG- BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 2 PRIJEDLOG - IZBACITI : „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – POSAO INSPEKCIJE ALI AK-TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje voznih redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza.</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 4 PRIJEDLOG - IZBACITI: „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG: U HR POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TE NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HR JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 11 PRIJEDLOG - BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         prihvaćen</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 14 PRIJEDLOG - BRISATI<br/>         TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJAL ZA<br/>         ZAKON</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO<br/>         Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona.</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 23 PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „PUTNIČKOG TERMINALA“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO<br/>         Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 25 PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „TERMINALA“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         prihvaćen</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 26 PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „DRUGIH DRŽAVA“ A DODATI : „DRŽAVA ČLANICA<br/>         EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA<br/>         MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ, JER NEMA<br/>         USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI<br/>         1073/2009</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO<br/>         Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Članak 4. Stavak 1 Točka 26 PRIJEDLOG - DODATI :<br/>         TOČKU 26a. 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće<br/>         zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između<br/>         Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u<br/>         skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon<br/>         provedenog postupka usklađivanja voznih redova.<br/>         RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE<br/>         VOZNIH REDOVA</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO<br/>         Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 32. PRIJEDLOG - Izmijeniti na slijedeći način: »Posebni linijski prijevoz« je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz. RAZLOG: U odnosu na prijedlog u Zakonu, dodan je izuzetak za prijevoz školske djece, tj. da se daje prednost javno-linijskom prijevozu. Danas je situacija takva da javni naručitelji tvrde da se po ovom Zakonu jedino djeca spominju u ovom članku, te time ne dozvoljavaju korištenje javnog linijskog prijevoza što je u ruralnim područjima neodrživo, čime na terenu imamo situacije istovremenog prometovanja dva poluprazna autobusa ili jedan s troje učenika, koji ne smije voziti čak ni srednjoškolsku djecu, a pogotovo ne putnike, čime se nerazumno troše javna sredstva, poskupljuje prijevoz svima, ugrožava opstojnost javnog prijevoza u cjelini i nepotrebno zagađuje okoliš. Sam zakon o školstvu propisuje da se posebni prijevoz organizira od i do najbližih stanica javnog prijevoza, tj. nema nikakvog razloga da se ne koristi postojeći javni prijevoz, a tek ako isti ne postoji ili ne odgovara prijevozu učenika, da se ugovara posebni linijski prijevoz. Ovo je posebno važno za primjenu integriranog prijevoza, jer je potrebno sve potrebe građana objediniti u jedan prijevoz, a ne rasipati sredstva na zasebne autobuse za pojedine skupine putnika, dok druge skupine gube bilo kakav vid prijevoza. Ovakvim pristupom prijevoza, Zakonodavac štedi novac, štiti okoliš i pruža adekvatnu prijevoznu uslugu svim građanima na širokom ruralnom području, te veću učestalost prijevoznih polazaka. Lijepi primjer ovakve provedbe prijevoza, ali na bazi koncesije je Međimurska županija.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen- usvaja se prijedlog osim dio navođenja strukture putnika tj. određenje "prijevoz Hrvatske vojske" umjesto kojeg se navodi "zaposlenika državnih, regionalnih i lokalnih institucija"</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1 Točka 38 PRIJEDLOG - BRISATI : „ISTOM“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1 Točka 44 PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN: „SE KORISTI U KOMUNALNOM PRIJEVOZU PUTNIKA“, BRISATI DIO TEKSTA : „PRVENSTVENO U“ „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG : OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I TRENUTNO NAMJENA</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1 Točka 46 PRIJEDLG - BRISATI : „PUTNIČKI TERMINALI“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1 Točka 56 PRIJEDLG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKI TERMINALI“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 56. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO</b><br/> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1 Točka 60 PRIJEDLOG – BRISATI:<br/> „TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST<br/> USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA<br/> DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE<br/> POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE<br/> JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH<br/> REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU<br/> PRIJEVOZNU MREŽU U HR JE VIŠE NEGO<br/> DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH<br/> POTREBA. TAKOĐER – DOVELO BI JAKO BRZO DO<br/> URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA<br/> LINIJSKOG PRIJEVOZA</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO</b><br/> Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak usklađivanja autobusnih vozni redova i olakšati pristup na prijevozno tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih vozni redova.</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> -</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |



|   |  |
|---|--|
| AUTOTRANSPORT D.D.<br>Opći pojmovi, Članak 4.<br>-  | <b>Primljeno na znanje</b><br>Primljeno na znanje.   |
| AUTOTRANSPORT D.D.<br>Opći pojmovi, Članak 4.<br>-  | <b>Primljeno na znanje</b><br>Primljeno na znanje.   |
| AUTOTRANSPORT D.D.<br>Opći pojmovi, Članak 4.<br>-  | <b>Primljeno na znanje</b><br>Primljeno na znanje  |
| AUTOTRANSPORT D.D.<br>Opći pojmovi, Članak 4.<br>-  | <b>Primljeno na znanje</b><br>Primljeno na znanje  |
| AUTOTRANSPORT D.D.<br>Opći pojmovi, Članak 4.<br>-  | <b>Primljeno na znanje</b><br>Primljeno na znanje  |
| AUTOTRANSPORT D.D.<br>Opći pojmovi, Članak 4.<br>-  | <b>Primljeno na znanje</b><br>Primljeno na znanje  |
| AUTOTRANSPORT D.D.<br>Opći pojmovi, Članak 4.<br>-  | <b>Primljeno na znanje</b><br>Primljeno na znanje  |
| <b>Čazmatrans d.o.o.</b><br><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br>Članak 4. Stavak 1. Točka 60. PRIJEDLOG – BRISATI :<br>„TIJEKOM CIJELE GODINE“ RAZLOG : UČESTALOST<br>USKLAĐIVANJA VOZNIH REDOVA TREBA<br>DEFINIRATI PRAVILNIKOM, OSIM TOGA ISTO NIJE<br>POTREBNO PROVODITI TIJEKOM CIJELE GODINE<br>JER I TRENUTNO POSTOJEĆA KOLIČINA VOZNIH<br>REDOVA KOJI POKRIVAJU AUTOBUSNU<br>PRIJEVOZNU MREŽU U HR JE VIŠE NEGO<br>DOSTATNA ZA ZADOVOLJAVANJE PRIJEVOZNIH<br>POTREBA. TAKOĐER – DOVELO BI JAKO BRZO DO<br>URUŠAVANJA POSTOJEĆEG STANJA I OBAVLJANJA<br>LINIJSKOG PRIJEVOZA | <b>Odbijen</b><br>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 60. ODBIJENO<br>Predlagatelj prijedlogom Zakona želi ubrzati postupak<br>usklađivanja autobusnih vozni redova i olakšati pristup na<br>prijevozna tržište, što se omogućuje uvođenjem instituta<br>cjelogodišnjeg usklađivanja autobusnih vozni redova.  |
| <b>Čazmatrans d.o.o.</b><br><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br>Članak 4. Stavak 1. Točka 56. PRIJEDLG -BRISATI :<br>„PUTNIČKI TERMINALI“   | <b>Djelomično prihvaćen</b><br>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 56. DJELOMIČNO<br>PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju<br>putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i<br>vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na<br>području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično<br>i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo<br>gdje za to postoji mogućnost i potreba. |
| <b>Čazmatrans d.o.o.</b><br><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br>Članak 4. Stavak 1. Točka 46. PRIJEDLG - BRISATI :<br>„PUTNIČKI TERMINALI“  | <b>Djelomično prihvaćen</b><br>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 46. DJELOMIČNO<br>PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju<br>putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i<br>vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na<br>području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično<br>i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo<br>gdje za to postoji mogućnost i potreba. |
| <b>Čazmatrans d.o.o.</b><br><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br>Članak 4. Stavak 1. Točka 44. PRIJEDLOG - IZMIJENITI<br>NA NAČIN : „ SE KORISTI U KOMUNALNOM<br>PRIJEVOZU PUTNIKA“, BRISATI DIO TEKSTA :<br>„PRVENSTVENO U“ „A IZNIMNO I DRUGIM OBLICIMA<br>PUTNIKA PROPISANIM OVIM ZAKONOM“ RAZLOG :<br>OVIM JE DEFINIRAN I PREDVIĐEN ZA ONO ŠTO JE I<br>TRENUTNO NAMJENA  | <b>Djelomično prihvaćen</b><br>ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 44. DJELOMIČNO<br>PRIHVAĆENO Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju<br>putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i<br>vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na<br>području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično<br>i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo<br>gdje za to postoji mogućnost i potreba. |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 34. stavak 1. Točka 38. PRIJEDLOG - BRISATI : „ISTOM“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 32. PRIJEDLOG: Izmijeniti na slijedeći način: »Posebni linijski prijevoz« je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole u slučaju da ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, prijevoz Hrvatske vojske i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz. RAZLOG: U odnosu na prijedlog u Zakonu, dodan je izuzetak za prijevoz školske djece, tj. da se daje prednost javno-linijskom prijevozu. Danas je situacija takva da javni naručitelji tvrde da se po ovom Zakonu jedino djeca spominju u ovom članku, te time ne dozvoljavaju korištenje javnog linijskog prijevoza što je u ruralnim područjima neodrživo, čime na terenu imamo situacije istovremenog prometovanja dva poluprazna autobusa ili jedan s troje učenika, koji ne smije voziti čak ni srednjoškolsku djecu, a pogotovo ne putnike, čime se nerazumno troše javna sredstva, poskupljuje prijevoz svima, ugrožava opstojnost javnog prijevoza u cjelini i nepotrebno zagađuje okoliš. Sam zakon o školstvu propisuje da se posebni prijevoz organizira od i do najbližih stanica javnog prijevoza, tj. nema nikakvog razloga da se ne koristi postojeći javni prijevoz, a tek ako isti ne postoji ili ne odgovara prijevozu učenika, da se ugovara posebni linijski prijevoz. Ovo je posebno važno za primjenu integriranog prijevoza, jer je potrebno sve potrebe građana objediniti u jedan prijevoz, a ne rasipati sredstva na zasebne autobuse za pojedine skupine putnika, dok druge skupine gube bilo kakav vid prijevoza. Ovakvim pristupom prijevoza, Zakonodavac štedi novac, štiti okoliš i pruža adekvatnu prijevoznu uslugu svim građanima na širokom ruralnom području, te veću učestalost prijevoznih polazaka. Lijepi primjer ovakve provedbe prijevoza, ali na bazi koncesije je Međimurska županija.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen- usvaja se prijedlog osim dio navođenja strukture putnika tj. određenje "prijevoz Hrvatske vojske" umjesto kojeg se navodi "zaposlenika državnih, regionalnih i lokalnih institucija"</p>  |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 26. PRIJEDLOG - DODATI : TOČKU 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova RAZLOG : POTREBNO PROVODITI USKLAĐIVANJE VOZNIH REDOVA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO<br/> Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 26. PRIJEDLOG - DODATI : TOČKU 26a). »međunarodni linijski prijevoz za treće zemlje« je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih zemalja, a koji se obavlja u skladu sa izdanom dozvolom koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO<br/> Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p>Čazmatrans d.o.o.<br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 26. PRIJEDLOG - BRISATI : „DRUGIH DRŽAVA“ A DODATI : „DRŽAVA ČLANICA EU“, RAZLOG : TREBA RAZDVOJITI DEFINICIJU ZA MEĐUNARDONI LINIJSKI PRIJEVOZ. JER NEMA USKLAĐIVANJA I POSTUPAK JE PREMA UREDBI 1073/2009</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 26. ODBIJENO<br/> Predlagatelj predlaže jasnu definiciju međunarodnog linijskog prijevoza putnika iz koje se vidi karakter i svrha tog prijevoza, dok reguliranje pojedinih odredbi kojima se uređuje predmetni prijevoz s obzirom na države kroz koje prolazi nije predmet ovog Zakona, već Uredbi EU – a, međunarodnih konvencija i sporazuma te bilateralnih i multilateralnih ugovora čija je potpisnica Republika Hrvatska.</p>   |
| <p>Čazmatrans d.o.o.<br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 25. PRIJEDLOG - BRISATI : „TERMINALA“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p>Čazmatrans d.o.o.<br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 23. PRIJEDLOG -BRISATI : „PUTNIČKOG TERMINALA“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 23. ODBIJENO<br/> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>  |
| <p>Čazmatrans d.o.o.<br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 4. PRIJEDLOG - IZBACITI : „PUTNIČKIH TERMINALA“ RAZLOG : U HR POSTOJE AUTOBUSNI KOLODVORI KOJI SU IMPLEMENTIRANI U OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA U SVIM ELEMENTIMA I PROPISIMA, TEI NE TREBA UVODITI NOVU INFRASTRUKTURU, OSIM TOGA U HR JE JASNO ŠTO SU PUTNIČKI TERMINALI I NJIHOVA SVRHA</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 4. DJELOMIČNO PRIHVAĆENO<br/> Predlagatelj je redefinirao pojam i poziciju putničkog terminala u sustavu javnog prijevoza putnika i vezao ga prvenstveno za sustav komunalnog prijevoza na području jedne jedinice lokalne samouprave, a djelomično i na sustav županijskog linijskog prijevoza putnika, tamo gdje za to postoji mogućnost i potreba.</p>   |
| <p>Čazmatrans d.o.o.<br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 11. PRIJEDLOG - BRISATI : „PREMA VELIČINI PRIJEVOZNE POTRAŽNJE KOJU TI KOLODVORI INDUCIRAJU“ RAZLOG : DIO TEKSTA KOJI NIJE JASAN I PRECIZAN, A DEFINICIJA MORA BITI JASNA</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p>Čazmatrans d.o.o.<br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 14. PRIJEDLOG -BRISATI TOČKU 14. RAZLOG : OVO NIJE MATERIJAL ZA ZAKON</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 14. ODBIJENO<br/> Predlagatelj želi dodatno urediti tržište javnog prijevoza putnika, posebice u funkciji turizma, pa predlaže redefiniranje i uređenje djelatnosti iznajmljivanja vozila s vozačem, kako se predlaže u nacrtu prijedloga Zakona.</p>  |
| <p>Čazmatrans d.o.o.<br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 1. PRIJEDLOG - BRISATI : „ILI VIŠE MJESTA“ RAZLOG : 1. kako je moguće primiti korisnike na različitim lokacijama i za različite pravce I TAKVE PRIJEVOZE ODREDITI JEDNIM MJERENJEM TAKSIMETRA I NAPLATITI OD KOJEG KORISNIKA I KOLIKO? 2. AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 1. ODBIJENO<br/> Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p> |
| <p>Čazmatrans d.o.o.<br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 1. PRIJEDLOG- BRISATI : „PUTEM ELEKTRONIČKE APLIKACIJE ILI DRUGIM ODGOVARAJUĆIM UREĐAJEM PREMA UNAPRIJED POZNATIM UVJETIMA“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona. Uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija.</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Stavak 1. Točka 2. PRIJEDLOG - IZBACITI : „NAD PROMETOVANJEM LINJA“ RAZLOG : AK-NE MOŽE BITI KONTROLOR – POSAO INSPEKCIJE ALI AK-TREBA OBAVLJATI KONTROLNU FUNKCIJU U POGLEDU DOVOLJNIH KAPACITETA PRI IZDAVANJU NOVIH DOZVOLA ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA, POSEBNO VOZNIH REDOVA KOJI SE NE USKLAĐUJU</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> ČLANAK 4. STAVAK 1. TOČKA 2. ODBIJENO Jedna od najvažnijih funkcija koju predlagatelj predlaže za autobusne kolodvore je upravo vođenje Očevidnika o polascima i dolascima autobusa čime se posredno prati redovitost odvijanja prometa i poštivanje voznih redova te izvještavanje nadležnog Ministarstva o uočenim nepravilnostima u odvijanju prometa, čime se osiguravaju preduvjeti za povećanje kvalitete prijevoza.</p> |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4., stavak 1., točka 47., potrebno je izbaciti dio koji se odnosi na: „i hotela odnosno autobusnih kolodvora i putničkih terminala“ i nadodati: „i centra grada“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno - izbrisana određenja "autobusnih kolodvora i putničkih terminala", te preformulirano u "i hotela odnosno središta grada".</p>  |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. potrebno je točku 1., stavka 1. preformulirati i staviti da sva vozila koja su predviđena za obavljanje autotaksi prijevoza moraju biti opremljena mjernim uređajem, a ostaviti dio točke koji se odnosi na način plaćanja i način narudžbe vozila; potrebno je nadodati tekst u kojem piše: „putnik ili skupina putnika se ukrcava i iskrcava za to unaprijed previđenim mjestima za zaustavljanje autotaksi vozila (označene parkirališne površine za autotaksi vozila i površine na kojima je dozvoljeno zaustavljanje svim kategorijama vozila sukladno propisima), a izbaciti dio teksta koji se odnosi na: „na drugom mjestu“.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Navedeni prijedlog nije u skladu sa navedenom težnjom predlagatelja da precizno definira pojedine oblike prijevoza u cestovnom prometu i njihov međusobni odnos.</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4., stavak 1., točka 3., potrebno je izbaciti dio točke koji se odnosi na: „zaustavljanje autobusa“, te umjesto toga napisati: „zaustavljanje motornih vozila klase vozila M3, M2 i M1“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Navedeni prijedlog nije u skladu sa navedenom težnjom predlagatelja da precizno definira pojedine oblike prijevoza u cestovnom prometu i njihov međusobni odnos.</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4., stavak 1., točka 14., potrebno je izbaciti dio točke koji se odnosi na: „(limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba, prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl.)“ i izbaciti:“ koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, te umjesto toga napisati: “osobno vozilo više ili visoke klase kategorije M1“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Navedeni prijedlog nije u skladu sa navedenom težnjom predlagatelja da precizno definira pojedine oblike prijevoza u cestovnom prometu i njihov međusobni odnos.</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4., stavak 1., točka 24., Potrebno je nadodati dio koji glasi: „unutar područja isključivo jedne jedinice lokalna samouprave</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen.</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4., stavak 1., točka 33., potrebno je izbaciti dio koji se odnosi na: „udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Navedeni prijedlog nije u skladu sa navedenom težnjom predlagatelja da precizno definira pojedine oblike prijevoza u cestovnom prometu i njihov međusobni odnos.</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. stavak 1, potrebno je točku 37 potupno izbaciti te napisati sljedeći tekst: „prijevoz na poziv“ je oblik javnog prijevoza putnika osobnim automobilom ili vozilima kategorije M1, M2 i M3 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 drugog oblika prijevoza</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Navedeni prijedlog nije u skladu sa navedenom težnjom predlagatelja da precizno definira pojedine oblike prijevoza u cestovnom prometu i njihov međusobni odnos.. Mikroprijevoz je zadovoljavajuće definiran zakonom, te će se dodatno precizirati odlukama JLS-a.</p>  |
| <p><b>Vedran Frajsberger</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4 Cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer nije transparentna, te se njome lako može manipulirati</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Tomislav Lukačević</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Aplikacija je i više adekvatna alternativa taksimetrima. To što zakon ne ograničava cijene je odlična stvar za mogućnost tržišnog natjecanja</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Dragutin Berdik</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVACA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVACA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVACA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.</p> |



konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi

se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za to nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi

ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Željko Franić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi

odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodrimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG

Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Željko Dir**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričito vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se

smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti



putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Valentina Kranjčina**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4., točka 1. Predlažem da se ostavi postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, te omogućuje jednakost svih na tržištu.

#### **Teo Ciprijan**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome

#### **Odbijen**

Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je

vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrtu propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između

prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

čl. 4. st.1. t. 1. - Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainning Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimeter, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimeter s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: -

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimeter (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

promjene načina naplate u jednoj od država članica EU ,  
- obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti  
potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema  
mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama  
da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao  
klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni  
putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće  
uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem  
taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno,  
pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije,  
lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te  
omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati  
riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke  
aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema  
unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba  
prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke  
aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se  
zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja  
autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen  
taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu.  
Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika  
prijevoza“ iz definicije. čl.4.st.1. t.14- Nedovoljno jasna  
razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s  
vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna  
odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema  
obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja  
osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su  
karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način  
miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi  
se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta  
razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta  
prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se  
narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih  
agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi  
odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav  
način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i  
plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je  
vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom  
iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se  
smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih  
oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno  
ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. čl.4.st.1.t.33 Koji  
je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu  
naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba  
kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza  
bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja  
autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička  
osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-  
obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi  
zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi  
fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge  
obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i  
nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada  
posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i  
prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane  
putničke ili turističke agencije koje su registrirane za  
svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije  
"povremenog prijevoza" se direktno pogoduje  
ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara  
mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije  
neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na  
"crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali  
smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore  
(popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga  
popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja  
usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce  
potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ).  
Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta

uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. čl.Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“. 4.st.1. t.47. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata.

#### **Tomislav Lazarić Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom

mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se

prijevozu.

zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG  
Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se



dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Meho Harambašić**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje

se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacрта su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto

nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **DENIS VRESK**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

- cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to nije transparentno i postoji mogućnost manipulacije - aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela - koji je to "drugi odgovarajući uređaj" za određivanje cijene taksija ako nije taksimetar? Hrvatska je jedina zemlja koja misli da je taksimetar nebitan - ako se makne taksimetar u taksiju, je li sljedeće da nam u dućanima "od oka" važu koliko kg jabuka imamo? - dokazano je da taksimetar određuje cijenu 20 puta točnije nego aplikacije - Uberova aplikacija je imala u sebi tajni sustav za špijuniranje korisnika.. Greyball.. provjerite.. - aplikacije ovise o GPS-u... a koliko puta GPS radi loše? Koliko će se trebat platit taksi zbog pogreške GPS-a? - aplikacije određuju cijenu... zamisli jednom u dućanu aplikacija odredi da kruh košta 5 kuna, a drugi put da košta 55 kuna. Nema smisla, aplikacije su loša stva

#### **Marija Brkić**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu. Svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate taksimetar jer njega provjeravaju državna tijela. To znači da cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer nije transparentna.

#### **Darko Fiočić**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

#### **Djelomično prihvaćen**

Odbijeno -uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona

#### **Odbijen**

Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i

DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje

vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Vinko Ćorić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće

putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema

Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.



mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Sanjin Jadreško**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza jedino putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, te omogućuje jednakost svih na tržištu. Aplikacija ne može biti mjerodavna!

#### **Odbijen**

Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Tomislav Opić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to nije kalibrirani mjerni instrument i postoji mogućnost manipulacije. Cijeli svijet koristi taximetre, a Hrvatska je jedina zemlja koja misli da je taksimetar nebitan!</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Iva Ivanković</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam digitalizaciju i prihvaćanje novih, pametnih tehnologija u ljudskoj svakodnevnici kao što je taksii! GPS sugerira najbližu rutu u realnom vremenu i uzima u obzir više parametara kao što su trenutno stanje prometa i zato je za mene najpouzdanija opcija.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Srećko Huđ</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to ne može biti točno i postoji velika mogućnost manipulacije i promjena cijene. Aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksii ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela i mora biti umjeren od strane nadležnih institucija, inače ne postoji mogućnost kontrole. Koji je to "drugi odgovarajući uređaj" za određivanje cijene taksija ako nije taksimetar? Hrvatska je jedina zemlja koja misli da je taksimetar nebitan i ostavlja prostora za muljanje. Dokazano je da taksimetar određuje cijenu neusporedivo točnije nego aplikacije Aplikacije ovise o GPS-u... a koliko puta GPS radi loše? Koliko će se trebat platiti taksii zbog pogreške GPS-a? Aplikacije određuju cijenu... zamisli jednom u dućanu aplikacija odredi da roba košta 5 kuna, a drugi put da košta 55 kuna, ovisno o potražnji, to se kosi sa zakonom o zaštiti potrošača budući da cijena mora biti jasno istaknuta. Nema smisla, aplikacije su glupost.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.</p> |

Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuju se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D

segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacрта su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje

ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Tomislav Ratković**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

Aplikacijom nije moguće određivati cijenu usluge zbog nepreciznosti. GPS na telefonima nije namjenjen za takvu upotrebu te ovisi i o teleoperateru (same pokrivenosti mreže). Na tisuće kilometara mjesečno koje prođe jedan taxi odstupanje bi bilo daleko preveliko od 7% do 15% što je za krajnjeg korisnika velika razlika.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Tomislav Stilinović**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

Podržavam prijedlog novog zakona kojim se omogućuje veća liberalizacija taksi usluga koja će imati za rezultat povećanja broja taksi vozila i samim tim i veću dostupnost većem broju ljudi i priliku za posao. Što se tiče naplate same usluge u novom prijedlogu omogućeno je nekoliko varijanti naplate što mislim da nije dobro. Treba ostaviti dosadašnji način naplate putem taksimetra jer ostali načini nisu u ingerenciji državnih instucija koja se brinu o kontroli ispravnosti mjernih instrumenata.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Domagoj Rast**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

Neosporna je činjenica da je GPS precizniji mjerni uređaj od taksimetra. U prilog elektroničkoj aplikaciji ide i argument transparentnosti, jer aplikacija pruža informaciju o procjeni cijene vožnje unaprijed, prije samog naručivanja vožnje. Isto tako elektronička aplikacija kao sredstvo ugovaranja, mjerenja i naplate prijevoza pojednostavnit će poslovanje poduzetnicima.

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Dejan Jelčić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Činjenica da zakon ne ograničava cijene vrlo je dobra, jer ostavlja prostora za tržišno natjecanje i mogućnost izbora prilikom korištenja usluga. Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD) naglašava kako nema nikakvih razloga za bilo kakva ograničavanja raspona cijena na tržištu, jer se u konačnici takva ograničenja uvijek pretvore u štetu za korisnike.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Zoran Hriberski</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Taksimetar je jedini instrument koji je dovoljno točan za određivanje udaljenosti-cijene vožnje. Aplikacija i GPS sa svim svojim karakteristikama i mogućim pogreškama i manama je vrlo okvirno određivanje udaljenosti. Točnost GPS-a ovisna je konfiguraciji terena/točnosti karte, potrebna je veza sa dva satelita za 2D fix . Visoke zgrade, staklene površine, višestruko odbijanje signala u naseljenim područjima mogu činiti odstupanje i do 20%, kada se tome doda niz grešaka koje ovise od kvalitete prijemnika, razna elektromagnetska isijavanja posebno u naseljenim područjima ispada da korisnik plaća cijenu onako "odoka". Taksimetar i instalacija sa druge strane je direktno vezan za kotače i najpreciznije mjeri prijeđeni put, dakle i cijena koju korisnik plaća je najkorektnije određena i vidljiva tijekom vožnje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> članku 4. st.1. t. 1.- Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljani prijevoz putem taksimeta, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije</p> |

prijevoza , ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. čl.4.st.1. t.14.- Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa



vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata.

čl.4.st.1.t.33.- Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. čl.4.st.1. t.47.- Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Nedeljko Prelog</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Aplikacija je adekvatna zamjena taksimetru, koja sa svojim GPSom nudi veliku preciznost, te korisnicima treba omogućiti da odaberu način na koji žele naručiti vožnju</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ivica Hlač</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.</p> |

definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu

u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe

dodati i sankcije za prekršitelje.

## **Alan Hinić**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o

### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E

segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Željko Krznarić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u članku 4 jer je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternative zastarjelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva te pokazuje da hrvatski zakonodavac slijedi smjernice Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), kao i najbolje regulatorne prakse iz država EU-a. Neosporna je činjenica da je GPS precizniji mjerni uređaj od taksimetra. U prilog elektroničkoj aplikaciji ide i argument transparentnosti, jer aplikacija pruža informaciju o procjeni cijene vožnje unaprijed, prije samog naručivanja vožnje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Marija Hasanović</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Čl.4. - definicija autotaksi prijevoza Uberova aplikacija je imala u sebi tajni sustav za špijuniranje korisnika. Greyball.. provjerite...</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno uz taksimeter priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p>   |
| <p><b>Snježana Špernoga</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u članku 4, jer je uvođenje aplikacije kao zamjene za taksimetr bitan korak prema digitalnoj transformaciji. GPS je precizniji mjerni uređaj od taksimetra. U prilog elektroničkoj aplikaciji ide i argument transparentnosti, jer aplikacija pruža informaciju o procjeni cijene vožnje unaprijed, prije samog naručivanja vožnje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> čl. 4. st.1. t. 1. Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainning Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimeter, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimeter (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije</p> |



uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. čl.4.st.1. t.14- Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih

oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata.

čl.4.st.1.t.33- Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". čl.4.st.1. t.47. - Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

**Danijel Ferencić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4. - definicija autotaksi prijevoza Dokazano je da taksimetar određuje cijenu 20 puta točnije nego aplikacije!

**Odbijen**

Odbijeno -uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodnom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Dario Perak</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4 Aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni u svijetu, ni u Europi; svugdje je legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravanju državna tijela.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p>   |
| <p><b>Matea Kuzmić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. Cijenu auto taksi prijevoza ne može određivati aplikacija, jer to nije transparentno i postoji mogućnost manipulacije!</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p>   |
| <p><b>Marko Đurin</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Smatram da je taksimetar jedino ispravno sredstvo izračuna cijene za taksi, točnije od gps-a svakako.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Antonio Kevo</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Članak 4. - definicija autotaksi prijevoza Aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taxi ne postoji nigdje u svijetu ni u Europi: svugdje je legitimno sredstvo izračuna naplate taximetar jer njega provjeravaju državna tijela</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodbom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza.</p>  |
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.</p> |

elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu.

Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih

klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Željko Gojavić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuju se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac

obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali



registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Luca Filipović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Eduard Čokljat**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE

prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno,

PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG  
Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga,

sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Nikola Dančulović**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza

je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema

DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi

postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Veljko Grujić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.



izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen

taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara o mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike

koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Branko Buljan**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljiv iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu

u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika)

prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Mario Brozinčević**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklopiti ugovor o povremenom prijevozu.

accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa

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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara



moćnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slućajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune ćitavi ugovor osim imena narućitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronaću narućitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zraćnim ili trajektnim lukama ). Brojne slućbene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to ćak i neposrednim opaćanjem, a takoaer imamo i potvrdu od nadlećnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvaćiti ! Zakonom o prućanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnićka ili turistićka agencija, a izmeću ostalog i posredovanje izmeću putnika i prijevoznika te samo one mogu biti narućitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su odrećeni pisanim ugovorom izmeću prijevoznika i narućitelja prijevoza koji je sklopljen prije poćetka obavljanja prijevoza gdje narućitelj moće biti putnićka ili turistićka agencija (koja je ujedno narućitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizićka - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili ćlanove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje ćlanove ili zaposlenike ). Takoaer u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Goran Brlećić**

##### **Opći pojmovi, Ćlanak 4.**

U ćlanku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaće se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudćbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoz odrećene taksimetrom, putem elektronićke aplikacije ili drugim odgovarajućim urećajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri ćemu je narudćba prijevoza realizirana pozivom, putem elektronićke aplikacije ili neposredno kod vozaća i koji nema obiljeća drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvoćenje sustava odrećivanja naknade za obavljene prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg urećaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklaćivanju zakonodavstava drćжава ćlanica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na trćištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stećevinom EU. 2. Naćin izraćuna vozarine putem aplikacije znaćajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okrućenje u kojem se voćnja odvija te tip mobilnog urećaja koji se koristi za potrebe izraćuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija toćnosti izraćuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izraćuna prilikom mjerenja prijećene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku izmeću 5 i 10% dok najveća odstupanja biljeće grešku od ćak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno vaćećeg

##### **Djelomićno prihvaćen**

U ćlanku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIĆNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti ukljućen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izraćuna prijećenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklaćen Pravilnik o tehnićkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehnićkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U ćlanku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozaćem DJELOMIĆNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvaćava naćin obraćuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U ćlanku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIĆNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ogranićava struktura putnika za koju pojedini narućitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga

popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Franjo Bolf**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainning Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja

osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također

imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Kristina Filipović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije



**Smiljan Mahečić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Martina Filipović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Tanja Krajnović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Tanja Krajnović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Marijan Krajnović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Marijan Krajnović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Marijan Krajnović**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Emanuela Liko**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. – prijedlog - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. - prijedlog - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. PRIMJEDBA Prijedlogom je propisano omogućavanje shuttle prijevoza i do hotela čime se poništava razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela, što je je neprihvatljivo sa stajališta struke. Prijedlog – brisati riječi „hotela odnosno“.

**Matea Posavčević**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Uvođenje aplikacije umjesto zastarjelog taksimetra nužna je promjena, obzirom da su odstupanja taksimetra značajno veća, a aplikacija je uz veću preciznost i transparentnija, jer korisnicima usluge prikazuje cijenu unaprijed. Usto, aplikacija olakšava posao vozačima i podržava ih u njihovom svakodnevnom radu.

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Matea Sučić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam ovaj članak jer vjerujem u digitalizaciju i tehnološki napredno društvo te vjerujem da je ovo prvi korak u napretku RH i sustizanju sa svjetskim trendovima. Sviđa mi se ideja o registru profesionalnih vozača i vjerujem da će poboljšati kvalitetu javnog prijevoza krajnjim korisnicima.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Sanja Hrstić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Zamjena aplikacije s taksimetrom je obavezna promjena, jer je aplikacija točnija od taksimetra i kao korisnica znam unaprijed cijenu za svoju iduću vožnju. Znam unaprijed i sve detalje o svome vozaču jer je sve transparentno</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Jozo Perković</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljiv iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.</p> |

da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je

vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrtu propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između

prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

### **Božidar Oštarčević**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruga i sportski

klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Goran Vojković**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

Predlaže se pitanje određivanja načina naplate naknade za prijevoz urediti podzakonskim propisom, radi skorih tehničkih promjena, a ne unutar definicije pojma, što je nomotehnički pogrešno. Dosadašnji način naplate putem taksimetra traži relativno skupo godišnje ili dvogodišnje baždarenje ovog uređaja (čak i ako je u pitanju suvremeni digitalni taksimetar), a trošak baždarenja se u konačnici prebacuje na krajnjeg korisnika. Također, kod korištenja taksimetra potrebno je platiti i trošak ugradnje, koji se razlikuje od modela do modela automobila (što poskupljuje uključivanje vozila u taksi službu, ili npr. žurnu zamjenu vozila ili proširenje flote). Korištenje "elektroničke aplikacije" u biti je korištenje satelitske navigacije koje u odnosu na taksimetar ima niz prednosti: a) poznata je točna ruta i brzina vozila, b) korisnik može unaprijed (unutar aplikacije) dobiti okvirnu cijenu prijevoza (današnje aplikacije "vide" čak i gužvu u gradu ili zastoje radi kojih se mora ići zaobilaznim rutama) c) sustav se lako povezuje sa sustavom za izdavanje računa (fiskalizacija) d) bitno se povećava sigurnost taksista, jer se može dodati npr. "tihi alarm" ako se vozač nalazi u neugodnoj ili opasnoj situaciji - time nadležne službe znaju točno gdje se vozilo nalazi i kreće. Slično kao što već postoji na vozilima za prijenos novca, e) lako se uključuje novo vozilo u flotu - nije potrebno ugrađivanje posebnog uređaja. Sadašnji sustavi satelitske navigacije su vrlo pouzdani, ali imaju određenu grešku (minimum 3-6 metara, no moguće i više, posebno kod visokih zgrada u okolini) ovisno da li je uključen EGNOS sustav korekcije pogreške. Međutim, svakako treba uzeti u obzir da se razvija Europski sustav satelitske navigacije Galileo (<https://www.gsa.europa.eu/european-gnss/galileo/galileo-european-global-satellite-based-navigation-system>) koji je predviđen među ostalim upravo za unaprjeđenje prometa u EU. Taj sustav se od 16. prosinca 2016. nalazi u ranoj operativnoj uporabi, a 2020. je planirana puna operativna uporaba, što znači prema najavama preciznost od jednog metra, a za plaćene servise i manje. Konstelacija satelita je takva da će omogućiti i veću preciznost od postojećeg GPS-a u urbanim područjima. Za sada Galileo signal osim specijaliziranih uređaja prima samo jedan širokodostupni mobilni uređaj, ali je za očekivati da će postizanjem pune operativnosti to postati pravilo kod većine uređaja. Tj. uređaji koji primaju Galileo signal će biti jeftini i dostupni kao danas uređaji za prijem GPS-navigacije. Stoga preporučam da se za sada paralelno mogu koristiti taksimetar i satelitska navigacija, a punom operativnošću Galileo sustava taksimetre treba uz prijelazni period "umiroviti", naime kako je Galileo europski sustav satelitske navigacije, financiran EU proračunom - među ostalim ga plaćaju i hrvatski građani. Nema nikakvog razloga da građani (koji su krajnji korisnici usluga) posredno plaćaju i nabavke i baždarenja taksimetra, kada će već imati sustav satelitske navigacije s preciznošću od metra ili manje. A koji će omogućiti i veću sigurnost samim vozačima. Stoga, obzirom na vremensku dimenziju kroz naredne tri godine, preporučam rješavanje ovog pitanja podzakonskim aktom, kako bi se danas po prijedlogu koristila oba sustava, a nakon 2020. koristio Galileo GNSS kao sustav za to namijenjen i razvijen, kao jedini sustav obračuna i naplate vožnje, naravno uz odgovarajuću povezanost prema aplikaciji koja izdaje i fiskalizira račune.

**Boris Oreški**

**Primljeno na znanje**  
Primljeno na znanje.

**Djelomično prihvaćen**



#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne

namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Štefan Dutčak**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U točki 14. trebalo bi dodati u pisanom ili digitalnom obliku

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.

**Mario Oremuš**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i

DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje

vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Mate Miloloža**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće

putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema

Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Margareta Klinčić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Podržavam činjenicu da Zakon ne ograničava ili definira cijene usluge jer se time osigurava sloboda tržišnog natjecanja.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Filip Tremac</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Nova definicija autotaksi prijevoza je odlična jer omogućava korištenje elektronske aplikacije kao zamjene za klasični taksimetar iz više razloga: (1) olakšava se naručivanje i korištenje usluga prijevoza krajnjim korisnicima, (2) modernizira se cijela industrija te konačno i mi u HR počinjemo pratiti svjetske trendove, (3) članak 4 je u skladu s preporukama EK i OECD-a. Najpozitivnije je što korisnik preko aplikacije unaprijed zna cijenu usluge prijevoza, odnosno raspon cijene, dok se klasičnim taksimetrima moglo lako manipulirati te je transparentnost bila vrlo ograničena.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Ante Meštrović</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Definicija autotaksi prijevoza kako je predložena ovim prijedlogom Zakona sadrži podosta nelogičnosti koje se iznose redom: 1. u definiciji autotaksi prijevoza navodi se slijedeće: "...ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz..." - u predmetnome je sporno kako predlagatelj smatra da je ovo životno i pravno provedivo. Naime ako se putnici ukrcavaju na više od jednog mjesta i putuju do različitih odredišta, cijena usluge koju trebaju platiti je različita za svakog putnika i nemoguće ju je naplatiti kroz jedan račun, a da se naplati razmjerno svakom putniku. Ističe se da je člankom 63 Općeg poreznog zakona i člankom 78 Zakona o PDV-u, propisano da svaki poduzetnik, u ovom slučaju prijevoznik, mora izdati račun za svaku obavljenju uslugu, to znači da mora izdati minimalni dva računa, odnosno više ako ima više putnika. Člankom 26 Zakona o fiskalizaciji propisano je da svaki kupac, u ovom slučaju putnik, mora imati račun koji mu je izdan za obavljenju uslugu. U slučaju kršenja navedenih odredbi propisane su velike prekršajne kazne. Nejasno je na koji način predlagatelj zakona misli da bi se ovakva naplata kroz samo jedan račun mogla u praksi provoditi kada je suprotna gore navedenim zakonima. Ako prijevoznik želi biti u potpunosti u skladu sa važećim poreznim zakonima, morao bi svakom putniku izdati račun u kojem bi mu naplatio razmjerni dio cijene za prijevoz koji je obavio njemu i ostalim putnicima. To bi u praksi povećalo trajanje svake vožnje za vrijeme stajanja da bi se izdao račun, naplate računa i izračuna razmjernog dijela cijene za predmetnu uslugu. To je u praksi neprovedivo. 2. nadalje, u definiciji auto taksi prijevoza se također navodi: "...određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima..." - prije svega se želi istaknuti da nije poznato na točno koje se druge uređaje misli i kako se misli provjeravati njihova umjerenost u smislu prikazivanja konkretne cijene za obavljeni prijevoz. Dodavanjem u zakonsku definiciju termina drugi odgovarajući uređaju u potpunosti se stvara pravna nesigurnost jer se ne zna na koji se točno uređaj misli, te je taj termin podložan ranim interpretacijama i manipulacijama. Vezano za elektroničku aplikaciju, ističe se da ne postoji propis koji bi omogućavao provjeravanje ispravnosti i točnosti te aplikacije, već je zakonom o mjeriteljstvu propisano umjeravanje taksimetra kao instrumenta za izračun cijene. Stoga treba naznačiti da bi se trebalo predvidjeti Zakonom o mjeriteljstvu na koji način će se provjeravati, ako se uopće može provjeravati, ispravnost elektroničke aplikacije, a sve u cilju zaštite potrošača od prijevarnog postupanja. Naime, aplikacija kao takva je izrađena programskim jezikom te je moguće</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA</b> – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p> |

napraviti aplikaciju sa nmjernom pogreškom, pa tako da ona npr. umjesto jednog prijeđenog kilometra, označava prijeđenih tri kilometra, i naplaćuje tri puta veće cijenu, što je nemoguće otkriti bez specifičnih znanja programskih jezika ili iskustvenog znanja udaljenosti prijeđenog puta u nekoj vožnji. Shodno tome, ne može se elektronička aplikacija napisati kao mjerni uređaj a bez da se za to ispune pretpostavke kao što su izmjena Zakona o mjeriteljstvu, utvrđenje načina i ispitivanja i kontrole ispravnosti. U ovom trenutku propisivanje elektroničke aplikacije kao mjernog uređaja, jednostavno nije prihvatljivo zbog gore navedenih razloga. 3. dodatno u definiciji u autotaksi prijevoza sadržano je sljedeće: "... pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača..." - ova odredba je u potpunosti nepotrebna jer prije svega opterećuje tekst, drugo jer način na koji se narudžba obavlja je potpuno nebitan jer nije ključan za ugovorni odnos između prijevoznika i putnika. Ističe se da već sada postoji još načina na koji se može naručiti prijevoz a koji nisu sadržani u ovoj definiciji, pa tako npr. putem sms ili putem e-mail-a. Preporuka je da se taj dio izbaci iz definicije jer nema nikakvu svrhu. 4. u članku se također iznosi definicija "iznajmljivanja vozila s vozačem". Međutim, iznajmljivanje vozila s vozačem se više nigdje ne spominje u zakonskom tekstu, odnosno prijedlog zakona ga uopće ne uređuje. već samo iznosi njegovu definiciju, a uređenje prepušta podzakonskom propisu, odnosno pravilniku, što je nedopustivo. Kada se već želi urediti institut iznajmljivanja vozila s vozačem, onda se isto treba napraviti kroz zakon, da bi se o tome moglo i raspraviti i ukazati na eventualne probleme, a ne samo propisati uređenje podzakonskim propisom. Preporuka je da se predmetno uredi u zakonu.

**Maro Bratoš**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacрта su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije

neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

#### **Davor Matić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju

država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke

pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao



je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**David Marinčić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika

prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-

obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Krešimir Maraković**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno

vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su

registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruga i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Đuro Lubura**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Pozdravljam mogućnost da se uz postojeće zastarjele tehnologije poput taksimetra prilikom pružanja usluga autotaksi prijevoza mogu koristiti moderni elektronički sustavi temeljeni na GPS (Global Positioning System) satelitima. Osim što je preciznije, izračunavanje puta aplikacijom temeljenom na GPS sustavu je transparentno i provjerljivo budući uvijek ostaje zabilježen točan put kojim se vozilo kretalo te korisnik u svakom trenutku ima dostup do tih podataka. Također, kada se korisnici služe elektroničkom aplikacijom temeljenom na GPS sustavu, unaprijed im je poznata cijena usluge za traženu relaciju prijevoza što transparentnost prema korisnicima diže na još višu razinu.

#### **Udruga vg taxi**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava

#### **Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju

država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke

pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATLJIVO – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije



aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza pod krinkom istog. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje

članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“. PRIJEDLOG

#### **Davor Tremac**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u Članku 4. jer je uvođenje elektroničke aplikacije i mjerenja pomoću GPS-a uređaja najveći pomak prema točnijem i transparentnijem izračunu cijene prijevoza. Dosadašnja tehnologija taksimetra jer zastarjela, netočna i podložna manipulaciji. Prema pravilnikom koji uređuje taksimetar dopušteno odstupanje je prosječno oko 100 metara po prosječnoj vožnji (2%), dok se greška mjerenja višestruko povećava u mehaničkom spoju od taksimetra prema kotaču kada promjer kotača varira zbog neispravnog tlaka zraka u gumama, itd. Ovo je bitan korak prema digitalnoj transformaciji hrvatskog društva te pokazuje da hrvatski zakonodavac slijedi smjernice Europske komisije (EK) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD), kao i najbolje regulatorne prakse iz država EU-a. Neosporna je činjenica da je GPS precizniji mjerni uređaj od taksimetra. U prilog elektroničkoj aplikaciji ide i argument transparentnosti, jer aplikacija pruža informaciju o procjeni cijene vožnje unaprijed, prije samog naručivanja vožnje. Isto tako elektronička aplikacija kao sredstvo ugovaranja, mjerenja i naplate prijevoza pojednostavnit će poslovanje poduzetnicima. U Hrvatskoj kao proklamirano turističkoj državi elektronička aplikacija donosi brojne dobrobiti turistima: definira optimalni put čime se izbjegava mogućnost prevare i vožnje okolnim putevima radi postizanja veće cijene usluge, pokazuje turistima lokaciju na kojoj se nalaze tijekom cijele vožnje te isključuje mogućnost pogreške u sporazumijevanju oko destinacije i cijene vožnje, jer te podatke putnik dobiva u aplikaciji na jeziku sučelja koji je odabrao. Korištenje elektroničke aplikacije dobro je i za poduzetnike, jer ih oslobađa potrebe atestiranja i certifikacije taksimetra, odnosno uklanja još jednu barijeru koja prijeti slabijim zapošljavanjem i profitabilnošću poduzetnika. Činjenica da zakon ne ograničava cijene vrlo je dobra, jer ostavlja prostora za tržišno natjecanje i mogućnost izbora prilikom korištenja usluga. Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD) naglašava kako nema nikakvih razloga za bilo kakva ograničavanja raspona cijena na tržištu, jer se u konačnici takva ograničenja uvijek pretvore u štetu za korisnike. Ne postoji nikakav razlog da upravo autotaksi djelatnost bude ta u kojoj država ograničava cijene, a u drugim djelatnostima koje su možda i esencijalnije za ljudski život takvih ograničenja nema.

#### **CAMMEO**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

A. „AUTOTAKSI PRIJEVOZ“ – DEFINICIJA Predloženim Nacrtom dolazi do izmjene pojma autotaksi prijevoza te taj pojam članak 4, stavak 1, definira kao: „1. »autotaksi prijevoz« je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se

#### **Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.

#### **Djelomično prihvaćen**

odbija se definicija čl.4.1. autotaksi prijevoz, uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Kako se kod autotaksi prijevoz putnika radi o prijevozu jedne osobe ili povezane skupine putnika, temeljem jedne narudžbe i uz jedno

obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza, " Cammeo Grupa predlaže sljedeću definiciju: „»Autotaksi prijevoz« je djelatnost prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom ako se putnik ili skupina putnika uzima na jednom mjestu, a prijevoz obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje naknade za obavljeni prijevoz određene isključivo taksimetrom prema unaprijed poznatim uvjetima, te takav prijevoz nema obilježja drugih oblika prijevoza.“ Definicija autotaksi prijevoza u pozitivnom zakonskom aktu je još uvijek dobro i na jednostavan način definira osnovnu polazišnu točku autotaksi djelatnosti, kao i njen stvarni karakter. Aplikacija može biti sredstvo naručivanja autotaksi usluge, možete biti i sredstvo naplate (putem kreditne kartice čiji podaci su upisani u mobilnu aplikaciju korisnika ili putem različitih pogodnosti i bodova unutar same aplikacije), ali izračun cijene prema aplikaciji je naprosto neozbiljan pothvat. Mobilne aplikacije još uvijek ovise o jačini podatkovne mreže prijevoznika, kao i o GPS signalu. Prema javno dostupnim podacima, ali i prema iskustvima korisnika, ne postoji ni približna vjerojatnost da će dvije navedene mreže od početka do kraja usluge funkcionirati 100% precizno. Štoviše, zbog mobilnog signala (i podatke mreže), nerijetko dolazi do toga da je prikazana lokacija korisnika u odnosu na stvarnu udaljena 100 pa i više metara. Ako se prijeđeni kilometri (a autotaksi prijevoz se naplaćuje prema kilometru) računaju pomoću aplikacije, vjerojatnije je da će dobivena cijena biti na štetu korisnika, nego u njegovu korist. S obzirom na to da se predloženim rješenjem dopušta da (za razliku od trenutne prakse određenih prijevoznika), korisnik konačnu cijenu usluge vidi tek na kraju same usluge - „odokativno“ ocjenjivanje prijeđene udaljenosti i izračuna cijene će dovesti do još više manipulacija na štetu korisnika. Osim samih tehničkih nedostataka, aplikacija se i zbog svoje neprovjerljivosti (od strane neovisnog tijela) do danas u ni jednoj državi Europske Unije ne koriste kao sredstvo izračuna cijena u autotaksi prijevoza, ali ni sredstvo mjerenja bilo čega – i u dućanima masu proizvoda mjeri umjerena vaga, u medicini tlak mjeri umjereni tlakomjer, a u autotaksi prijevozu umjereni taksimetar. Prema javno dostupnim informacijama – takav izračun cijene u autotaksi prijevozu dopušten je tek u Kolumbiji, odnosno dopustila ga je gradska vlast grada Bogote u Kolumbiji. Izračun putem mobilne aplikacije koji koristi GPS mrežu i mobilne podatke nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU – Prilog IX. Te Pravilnikom o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 85/2013) – Dodatak MI-007. Prema Studiji postojećeg zakonskog okvira za obavljanje autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj s ocjenom postojećeg stanja i izradom smjernica za izmjenu pravnog okvira (Fakultet prometnih znanosti, rujna 2017., str. 7), „ovaj način izračuna vozarine značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike.“ „Isto tako“ – nadalje se navodi u Studiji – „ne postoji garancija točnosti izračuna

plaćanje prijevozne usluge, ne postoji zapreka da se članovi povezane skupine ne ukrcaju u vozilo na više mjesta. Mogućnost korištenja elektroničke aplikacije osim taksimetra u svrhu sklapanja ugovora o prijevozu pogodnom, na temelju unaprijed poznate cijene prijevoza i itinerera kretanja, predstavlja novu mogućnost za korisnike prijevoza i korak je prema digitalizaciji društva u segmentu cestovnog prijevoza. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Djelomično prihvaćena definicija čl.4.14. iznajmljivanje vozila s vozačem usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, ne smije imati obilježja autotaksi prijevoza i da se naplata vrši bezgotovinskim načinom. Ostala određenja su preformulirana prema prijedlogu i usklađena sa zakonom. Djelomično prihvaćena definicija čl.4.33. povremeni prijevoz dodaje se određenje autotaksi prijevoz, a bezgotovinsko plaćanje se odbija. Ostala određenja su preformulirana prema prijedlogu i usklađena sa zakonom.

vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti.“ U jednom od testova kojeg objavljuje studija, pogreška aplikacije u odnosu na stvarnu udaljenost je iznosila 43%! Također, na koji način se prijevoz naručuje – aplikacijom, mahanjem na cesti, dimnim signalima, mailom, SMS-om, „Whats App“, „Viber“ porukom ili telefonskim pozivom nije nešto što ni na koji način utječe na sami autotaksi prijevoz, stoga nema potrebe ni da isto stoji u samom zakonskom tekstu. B. „IZNAJMLJIVANJE VOZILA S VOZAČEM“ – DEFINICIJA Nacrtom se predlaže i novo definiranje pojma iznajmljivanja vozača s vozačem, a što članak 4, stavak 14, definira kao: „14. „iznajmljivanje vozila s vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) 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 ovog Zakona,“ Cammeo Grupa predlaže sljedeću definiciju: „14. „iznajmljivanje vozila s vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) 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 ovog Zakona i ne smije imati obilježja autotaksi prijevoza te se naplata usluge vrši bezgotovinskim načinom.“ Upravo zbog svoje nedorečenosti i značajne sličnosti s autotaksi prijevozom, iznajmljivanje vozača s vozačem uvelike je služilo kao „zamjenska djelatnost“ za one prijevoznike koji nisu mogli ishoditi autotaksi dozvolu. Obavljanje djelatnosti posebnog oblika prijevoza – iznajmljivanje vozila s vozačem je djelatnost koja se obavlja povremeno, automobilom visoke klase i unaprijed dogovorenim uvjetima. Ova djelatnost je zbog svojeg povremenog karaktera izdvojena od postupka ishođenja dozvola, već se obavlja na temelju licencije za unutarnji promet, stoga vrijednost (kvaliteta) osobnog vozila ne može imati isključivu razlikovnu ulogu u odnosu na autotaksi prijevoz. C. „POVREMENI PRIJEVOZ“ – DEFINICIJA Članak 4, stavak 33 Nacrta definira povremeni prijevoz kao: „33. „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz,“ Cammeo Grupa predlaže sljedeću definiciju: „33. „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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 i/ili autotaksi prijevoza; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz, isključivo bezgotovinskim načinom plaćanja na račun izvršitelja. Smatramo da je navedena definicija nepotpuna, odnosno da zahtijeva distinkciju i u odnosu na autotaksi prijevoz, a ne samo javni linijski ili posebni linijski prijevoz, pogotovo s obzir da se u daljnjoj razradi Zakona dopušta obavljanje povremenog prijevoza s osobnim vozilom. Također, predlaže se i da se uz pisani ugovor već u samu definiciju uvede nužnost bezgotovinskog plaćanja, odnosno zabrani plaćanje usluge u samom vozilu.

**Ane Šimunović**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja,

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATĀ SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih

agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrtu propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one

moгу biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

#### **Toni Stanković** **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije



taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuju se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali

smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

**Toni Stanković**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle

suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja

prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te

pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

**Davor Lončarić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim

drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama

zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Marko Slavulj**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Pojmovi poput CabSharinga (Dijeljenje taksi vozila), CarSharinga (dijeljenje vozila), Carpoolinga (dijeljenje vožnje) i sl. nisu definirani. Usluge poput ovih u većini razvijenih zemalja već odavno postoje, gdje je normalno aplikacijom za mobitel otključati i posuditi automobil ili trošak taksi prijevoza podijeliti sa ostalim putnicima koji imaju slično odredište. Doc. dr. sc. Marko Slavulj

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.

**Ankica Stanković**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i

definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: -

aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

promjene načina naplate u jednoj od država članica EU ,  
- obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog

Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava

njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

#### **Ankica Stanković**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza , ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno

ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG  
Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG  
Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili

fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

**Zoran Lovrenović**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplicacion based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.



autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su

karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu

presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruga i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

### **Predrag Lazić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj

### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se

narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrtu propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i

posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Vladimir Krpić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvazava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je

vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrtu propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između



prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Petar MAGZAN**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruga i sportski

klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Tomislav Kukec**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu

staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Zlatko Kovačević**

**Djelomično prihvaćen**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnoopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne



namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Damir Latin**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATILA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije

obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti

predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju u dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je

prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Nenad Kosić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju

elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće

sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Christian Obadić**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

Taksimetar je jednostavno zastarjela tehnologija te su mobilne aplikacije mnogo preciznije i točnije. Također, aplikacija daje korisniku usluge potpuni uvid u cijenu vožnje, dok sa taksimetrom nikad ne možete biti sigurni koliko će vas vožnja stajati te je li iznos dobro izračunat. Izjednačavanje aplikacija i taksimetara je dobar korak prema modernizaciji hrvatskog društva.

**Adil Karić**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina

**Primljeno na znanje**  
 Primljeno na znanje

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće

putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljani prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljani prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema

Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVACA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVACA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.



mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Mile Kampić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje

prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem

iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna

osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Snježana Marić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Uvođenje aplikacije umjesto taksimetra je jako dobra odluka jer aplikacija koristi GPS tehnologiju koja je mnogo preciznija i transparentnija jer pokazuje cijenu unaprijed. Aplikacija koja me spaja automatski s najbližim vozačem, stedi moje vrijeme, ali i novac.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Mario Katić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definiciju autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i

obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni

Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Vlado Koren**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definiciju autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na



drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te

osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog

računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Ivan Starčević**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

smatram da se naknada za prijevoz taksijem mora obračunavati taksimetrom kao jedinim ispravnim mjernim uređajem a baždaren prema cijenama navedenim u cjeniku prijevoznika a aplikacija može služiti samo kao procjena cijene kako bi putnik bio upoznat prije početka vožnje što nije potrebno stavljati u zakon. Definitivno iz zakona izbaciti ovaj dio ili drugim odgovarajućim uređajem (tko odlučuje koji je uređaj odgovarajući?). TAKSIMETAR I TOČKA. Kroz baždarenje taksimetara zaštita potrošača je zagarantirana jer je baždaren po ovjerenom cjeniku koji mora biti u vozilu.

**Mario Jošt**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćen – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće

putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema

Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Đorđe Njegovanović</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> <a href="http://www.easytaxi.com/passenger/">http://www.easytaxi.com/passenger/</a> Navodi se mogućnost plaćanja kroz samu aplikaciju<br/> <a href="https://ie.mytaxi.com/hailoisnowmytaxi">https://ie.mytaxi.com/hailoisnowmytaxi</a> A evo i države u kojoj valjda nema problema sa naplatom kroz aplikaciju. U svijetu imate više mogućnosti narudžbe te naplate prijevoza putem aplikacije i izračuna cijene puta itd. U svijetu imate isto tako već određene i gotove zakone koji se primjenjuju, primjeri: Novi Zeland, Belgija, pa i same Sjedinjene Američke Države, odakle ako postoji mogućnost se može uzeti barem dio zakona koji je dobar i pogoduje Hrvatskim interesima. S obzirom da se radi velikoj korporaciji, manipulacija cijena je čista glupost, bez uvrede, jer sama kompanija određuje cijenik, Hrvatska u bilo kojem trenutku može ugasiti Uber, ako bi isti došao na ideju manipuliranja cijenama ili bilo čime drugim. Tesko je zadovoljiti obe strane, ali je moguće barem približno udovoljiti objema stranama, budimo realni i jedni i drugi su građani RH i zaslužuju da rade i da im se dozvoli rad ako se pojavila mogućnost da zarade, tu mislim na Uber. Opet taksisti zaslužuju malo bolji tretman jer su imali ogromna davanja na postojeće licence, licence postojeće proizvede na barem 7 godina i dozvoliti uporabu taksimetra na isti vremenski period, a nakon toga ako je nužno isti izbaciti iz uporabe.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Cvetko Risteski</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> - cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to nije transparentno i postoji mogućnost manipulacije - aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela - koji je to "drugi odgovarajući uređaj" za određivanje cijene taksija ako nije taksimetar? Hrvatska je jedina zemlja koja misli da je taksimetar nebitan - ako se makne taksimetar u taksiju, je li sljedeće da nam u dućanima "od oka" važu koliko kg jabuka imamo? - dokazano je da taksimetar određuje cijenu 20 puta točnije nego aplikacije - Uberova aplikacija je imala u sebi tajni sustav za špijuniranje korisnika.. Greyball.. provjerite.. - aplikacije ovise o GPS-u... a koliko puta GPS radi loše? Koliko će se trebati platiti taksi zbog pogreške GPS-a? - aplikacije određuju cijenu... zamisli jednom u dućanu aplikacija odredi da kruh košta 5 kuna, a drugi put da košta 55 kuna. Nema smisla, aplikacije su loša stvar</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Odbijeno -uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona</p> |
| <p><b>Jura Kamenski</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Generalno, slažem se s novom definicijom "autotaksi prijevoza" iz razloga što omogućava i korištenje elektroničke aplikacije, za koju smatram da je čista nadogradnja na zastarjeli mehanički taksimetar. Naravno, i jedna i druga tehnologija imaju svoje mane i vrline, no osobno smatram da je aplikacija bolja iz razloga što će bez sumnje biti usavršena u bliskoj budućnosti, dok je taksimetar dosegao svoj vrhunac i sada je jednostavno starinski uređaj koji pripada u muzej. Pozdravljam svaki pokušaj da se uvede dodatna transparentnost i svim osobama jednako olakša ulazak u poduzetništvo. Najviše od svega pozdravljam stavku 59., "registar profesionalnih vozača", koji ulijeva krajnjim korisnicima veću dozu povjerenja u osobu koja upravlja vozilom u kojemu se nalaze.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Dean Petković</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

**Dragan Janjić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.



harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa

vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Mirko Jelačić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene

prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU,

prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

- obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U

čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Ozren Jelenek**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i

obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni

Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.



Ivan Vidas

#### Opći pojmovi, Članak 4.

cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to nije transparentno i postoji mogućnost manipulacije - aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela - koji je to "drugi odgovarajući uređaj" za određivanje cijene taksija ako nije taksimetar? Hrvatska je jedina zemlja koja misli da je taksimetar nebitan - ako se makne taksimetar u taksiju, je li sljedeće da nam u dućanima "od oka" važu koliko kg jabuka imamo? - dokazano je da taksimetar određuje cijenu 20 puta točnije nego aplikacije - Uberova aplikacija je imala u sebi tajni sustav za špijuniranje korisnika.. Greyball.. provjerite.. - aplikacije ovise o GPS-u... a koliko puta GPS radi loše? Koliko će se trebat platiti taksi zbog pogreške GPS-a? - aplikacije određuju cijenu... zamisli jednom u dućanu aplikacija odredi da kruh košta 5 kuna, a drugi put da košta 55 kuna. Nema smisla, aplikacije su loša stvar

Mladen Janković

#### Opći pojmovi, Članak 4.

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza

#### Djelomično prihvaćen

Odbijeno -uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija Djelomično prihvaćeno -određenje "drugi odgovarajući uređaj" izbrisano iz definicije Zakona

#### Djelomično prihvaćen

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta

razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o

pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Alen Jagunec**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav

način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG

Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je

|  |  |
|--|--|
| <p>prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.</p>  |  |
| <p><b>Ivana Šore</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>Podržajem elektroničku aplikaciju jer je taksimetar zastario. S aplikacijom znam cijenu unaprijed i sve potrebne podatke o osobi koja me vozi. Aplikacija mi je i puno jeftinija i zbog toga također podržajem jer zakon ne ograničava odabir cijene, a i GPS je puno precizniji</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Serđo Sirišević</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>Ja sam za elektroničku aplikaciju jer je puno pouzdanije od taksimetra zbog toga što je gps točniji, samim time korisnici znaju cijenu unaprijed i mogu izabrati najbolju i najkvalitetniju uslugu</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ivana Lončar Sirišević</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>Slažem se da treba uvesti aplikaciju umjesto taksimetra jer je taksimetar zastario. Aplikacija koristi GPS koji je puno točniji i svi znaju cijenu prije same vožnje. Činjenica da zakon ne ograničava cijenu je vrlo dobra stvar jer ostavlja prostor za tržišno natjecanje</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Mia Štajer</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>Uvođenje elektroničke aplikacije nešto je što će pozdraviti svatko tko posjeduje pametni mobilni telefon i MINIMALNU razinu baratanja istim. Komentari kako je taksimetar jedini ispravan način pogoduje samo onima koji upotrebom istog varaju korisnike. Brojni su slučajevi prevara korisnika gdje je taksimetar bio jedini način obračunavanja cijene. Napokon imamo priliku uvesti transparentan način obračunavanja cijene vožnje, uz prethodno informiranje o cijeni, a potom putem elektroničke aplikacije i zahtjeva za povrat novaca u slučaju da se netko pokušao okoristiti na štetu nas korisnika. Kod taksimetra prevarenom korisniku ne preostaje ništa nego zaboraviti na izgubljeni novac. Elektronička aplikacija olakšava korištenje usluga te ubrzava rad. Činjenica da zakon ne ograničava cijene u duhu je slobodnog tržišta i svaka drugačija odredba bila bi na štetu korisnika.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Etjen Hrenović</b><br/><b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku</p> |

taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke

4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.



aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga

osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Filip Šturman**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Podržavam prijedlog novog Zakona zato što liberalizacijom omogućava desetke tisuća novih radnih mjesta, aplikacijom kao mjernim uređajem uvodi red, maksimalnu transparentnost i onemogućava prijevare kakve se redovito događaju domaćim i stranim korisnicima taksi usluga putem zastarjelog taksimetra. Dodatno, u 21. stoljeću kada najveći dio stanovništva koristi pametne telefone korištenje mobilne aplikacije za naručivanje taksi prijevoza mora biti pravo svakog pojedinca, kao što je to danas pristup mobilnom ili širokopojasnom internetu.

**Petra Andabaka**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimeter (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je

jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao

donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG

Brisati definiciju te dodati novu; "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na

ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka što bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

**Uber Croatia d.o.o.**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Članak 4., stavak 1., točka 1. Uber podržava uvođenje mogućnosti naručivanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije jer je ta mjera u skladu sa smjernicama Europske komisije (EK) o digitalnoj transformaciji, kao i proklamiranom politikom Vlade Republike Hrvatske. Elektronička aplikacija kao sredstvo ugovaranja, mjerenja i naplate prijevoza pojednostavnit će poslovanje poduzetnicima i olakšati korištenje usluge korisnicima usluga prijevoza. Mobilne aplikacije u kombinaciji s GPS tehnologijom osigurale su novu razinu transparentnosti, pouzdanosti i sigurnosti prijevoznih usluga. Međutim, Uber je mišljenja kako je za postizanje punog pozitivnog učinka reforme potrebno razdvojiti prijevoz naručen aplikacijom od autotaksi prijevoza, i to na način da se uvede posebna kategorija za predugovoreni prijevoz. Predložena kategorija predugovorenog prijevoza putnika u skladu je s preporukama Europske komisije za ekonomiju suradnje i preporukama Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD) iz područja prometa (Preporuke Međunarodnog prijevoznog foruma OECD-a: Principi za uređenje autotaksi prijevoza i prijevoza temeljenog na aplikacijama). Ovo rješenje temelji se na najboljoj regulatornoj praksi iz SAD-a te brojnih zemalja Europske unije. Ključne različite značajke nove kategorije: - svi ključni elementi usluge, kao što su cijena, ruta, identitet vozača i tip vozila, unaprijed su poznati putniku; usluga se unaprijed naručuje samo elektroničkim putem; - budući da je cijena unaprijed obračunata i poznata putniku, nema potrebe za taksimetrom u vozilu; - pružatelji usluga predugovorenog prijevoza nemaju pravo na povlastice koje imaju pružatelji autotaksi usluga. Povlastice autotaksi prijevoznicima odobrene su od strane jedinica lokalne samouprave (autotaksi stajališta, žute trake...); - budući da usluga ne može biti naručena zaustavljanjem vozila na ulici, nema potrebe za taksi znakom. Stoga predlažemo izmjene spomenutog stavka zakona na način da se dodaje nova točka:

»predugovoreni prijevoz« je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, iskrcava na jednom ili više mjesta, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne ili više narudžbi i uz jedno ili više plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene putem elektroničke aplikacije prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza putem elektroničke aplikacije,

**Siniša Pincetić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke

**Odbijen**

odbijen »predugovoreni prijevoz« nije predviđen u zakonu

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravičnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke

aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije,

klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

Iako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG  
Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim



propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručilatelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručilatelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručilatelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručilatelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručiljeti i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručilatelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručilatelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručilatelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Ivan Ivanković**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

Smatram da je GPS znatno bolji mjerni instrument od klasičnog taksimetra. Nadalje, GPS donosi nove mogućnosti u procjeni sigurnosti korisnika, može se detektirati naglo kočenje i ubrzavanje te na taj način sugerirati vozaču da ne koristi vozilo na ekonomičan i siguran način itd. GPS kao centralni instrument u autotaksi prijevozu može donijeti brojne inovacije koje će za posljedicu imati veću sigurnost, optimalniju rutu kretanja, manju potrošnju goriva, manje zagađenje zraka itd. Također, mislim da je dobro što novi prijedlog ne ograničava cijene usluge. Cijenu bi trebalo definirati otvoreno tržište te ponuda i potražnja, isto kao što je slučaj sa svim drugim djelatnostima (pekare, frizerski saloni, trgovine itd)

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje.

**Jadranko Pavlić**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATILA – usvaja se prijedlog da za

prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve

vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete

propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Vid Paradžik**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim

drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama

zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Miroslav Andabaka**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVACA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE

prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno,

PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza  
DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza  
NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije



pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG  
Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga

institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije; linijskog, autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati

riječi „hotela odnosno“.

**Marko Pavlović**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E

segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za to nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Mladen Petroci**

**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i

definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugih odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značilo „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: -

aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

promjene načina naplate u jednoj od država članica EU ,  
- obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog

Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Denis Buhin</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Člankom 4. st. 1 točkom 37. definiran je prijevoz na poziv ili mikroprijevoz kao oblik javnog prijevoza putnika osobnim automobilom ili autobusom klase M2, 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 drugog oblika prijevoza. Pojmove prijevoz na poziv i mikroprijevoz, potrebno je definirati odvojeno jer mikroprijevoz ne mora biti u funkciji prijevoza na poziv. Operativna vozila opisati prema Pravilniku o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (M1 - Motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju još najviše 8 sjedala, M2 - Motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju više od 8 sjedala i najveće dopuštene mase <math>\leq 5000</math> kg). Jedna od funkcija mikroprijevoza je ponuda alternativne (fleksibilne) ponude javnog prijevoza koja definicijom ne smije biti ograničena na operativna područja bez postojeće ponude javnog prijevoza odnosno niske razine prijevozne potražnje.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Ivan Lukić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Trenutno se nalazim u Parizu i vozim se taksijem koji ima, zamislite... TAKSIMETAR, i jasno vidljiv cjenik prema kojem je sasvim jednostavno zaključiti koja je cijena starta i kilometra, baš kao i u RH. Pa onaj koji zna zbrajati i množiti zna i izračunati cijenu vožnje do određene destinacije. Pa Vam postavljam pitanje, zašto jedna Francuska (koja je 100 godina ispred RH) ne podržava niti Uber niti izračun cijena putem mobilnih ili GPS aplikacija?? Iz jednostavnog razloga, takve vrste aplikacija nisu podržane (baždarene) od strane Državnog zavoda za mjeriteljstvo. Uz što ne spominjemo vašu "digitalizaciju" Hrvatske i mogućnost manipuliranja cijena hakiranjem i slično, putem navedenih aplikacija koje zasigurno neće doprinijeti tehnološkom i tehničkom razvitku Hrvatske. Ovakva vrsta liberalizacije taksi tržišta jedino podilazi ilegalnoj tvrtci koja na takav način posluje već dvije godine u RH te ne doprinosi državnom proračunu pa mi nije jasno kakve i sama država ima koristi od toga, osim što razvija sivu ekonomiju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Pavle Komnenić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Podržavam novu definciju autotaksi prijevoza u članku 4 jer je smatram da je potrebno građanima pružiti mogućnost odabira te u isto vrijeme težiti ka digitalnoj transformaciji Hrvatske. Uvođenje aplikacije umjesto taksimetra je jako dobra odluka jer aplikacija koristi GPS tehnologiju koja je mnogo preciznija i transparentnija. Aplikacija koja me spaja automatski s najblizim vozačem ,stedi moje vrijeme,ali i novac.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Ivana Miljan Tramac</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/>         Podržavam uvođenje GPS sustava za mjerenje i izračun cijene vožnje jer je daleko točniji od taksimetra i nije podložan manipulacijama.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Sonja Privrat</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Primjedba na članak 4. stavka 1. Sama riječ aplikacija je jako širok pojam i nejasno je kako bi ona trebala izgledati, funkcionirati i na koji način bi je prometni inspektori mogli kontrolirati, na kraju krajeva svima je jasno da je samo njeno uvrštavanje u zakon pogodovanje jednoj strani velikoj korporaciji koja želi preuzet monopol na hrvatskom tržištu taksi prijevoza. S druge strane taksimetar mora biti baždaren u Hrvatskom zavodu za mjeriteljstvo i kao takav jedini garantira točnost i pouzdanost u izračunu cijene. Prijedlog: ostaviti taksimetar kao jedini dozvoljeni uređaj za određivanje cijene usluge</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).</p>  |
| <p><b>Ivona Mraović Peti</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam novu definiciju autotaksi prijevoza u članku 4 jer je uvođenje elektroničke aplikacije kao alternativne zastarjelom taksimetru bitan korak prema digitalnoj transformaciji Hrvatske.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Pave Šturman</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Podržavam korištenje aplikacije pored zastarjelog taksimetra, jer time se onemogućuju prijave koji se redovito događaju domaćima i strancima. GPS je daleko preciznije sredstvo određivanja udaljenosti.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Ante Mazarekić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainning Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije</p> |

sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema

obilježja drugih oblika prijevoza". Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada predovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta

uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

#### **Damir Popadić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljiv iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu

u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika)

prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruga i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Marijo Gvozdenica**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklopiti ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVATA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije



accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa

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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrtu su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara

moćnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

#### **Danijel Popek**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravidnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim

Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba

u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG  
Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami

oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i što je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon što pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Zorka Andabaka**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao

##### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu. U članku 4.st.1. t.47. – definiranje shuttle prijevoza NE PRIHVAĆA SE – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije

što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu.

Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi



fizička osoba , pravna osoba , fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika cime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija , ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje. U čl.4.st.1. t.47. Nacrta propisuje se: »shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika. PRIMJEDBA Omogućavanjem shuttle prijevoza i do hotela poništava se razlika s autotaksi prijevozom, te se omogućava njegovo skriveno obavljanje i shuttle prijevoznicima. Neće biti moguće kontrolirati počinjenje prekršaja od strane shuttle prijevoznika. Na ovakav način se direktno ugrožava više djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, točnije ; linijskog , autotaksi i povremenog prijevoza. Na ovakav način bi se otvorio "paralelan" linijski prijevoz od hotela do zračnih luka sto bi sve gore navedene vrste prijevoza doslovce izbrisalo iz ponude hotela. Sto je neprihvatljivo sa stajališta struke. PRIJEDLOG Brisati riječi „hotela odnosno“.

**Stjepan Protković**  
**Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za

**Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i

obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertainig Distance measurement accuracy of Aplication based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni

Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvorao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Željko Rajević**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na

drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu, nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te

osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG

Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;

- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog

računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **ANDREA MATELJAN**

##### **Opći pojmovi, Članak 4.**

S obzirom da je autotaksi djelatnost jedna ozbiljna profesija smatram da se bez obzira što se nalazimo u digitalnom dobu za izračun prijeđenih kilometara u taksi vozilu koristi isključivo taksimetar. Digitalna aplikacija nije mjerni uređaj i kao takva bez obzira na razvoj društva i tehnologije ista se ne može predstavljati mjerni uređaj već se ista može koristiti isključivo kao oblik narudžbe autotaksi prijevoza. Ista eventualno može poslužiti kao sredstvo temeljem koje će se okvirno izračunati naručena vožnja ali ista nikako ne može zamijeniti taksimetar kao jedini opće prihvatljiv mjerni uređaj. Digitalni napredak u obliku narudžbe autotaksi prijevoza i okvirnog uređaja putem aplikacije da ali obračun prijeđene vožnje isključivo putem mjernog uređaja koji je instaliran unutar vozila a to je taksimetar.

##### **Djelomično prihvaćen**

DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ANDREA MATELJAN</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> Smatram nužnim u ovom prijedlogu Zakona navesti odredbu koja će definirati da se vozila u kojim se obavlja autotaksi djelatnost moraju biti registrirana u Republici Hrvatskoj.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje. Navedena problematika biti će regulirana Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni i prijevoz za osobne potrebe.</p>   |
| <p><b>Tomislav Raić</b><br/> <b>Opći pojmovi, Članak 4.</b><br/> U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijeđenog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13).U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.</p> |



definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology ) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu

u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmodavcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama ). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti ! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike ). Također u prekršajne odredbe

dodati i sankcije za prekršitelje.

## **EKO TAXI**

### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljeni prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpretnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o

## **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku .4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007 . Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU , - obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E

segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruga ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Kristijan Rebac**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i

definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoz određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoz putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijedne udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjerila direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: -

aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4. st. 1. t. 14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4. st. 1. t. 33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

promjene načina naplate u jednoj od država članica EU ,  
- obavijest za potrošače , u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju , jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom;  
- „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog

Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvarao je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

#### **Branko Ramić**

#### **Opći pojmovi, Članak 4.**

U članku 4. st.1. t. 1. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje – Nacrt) kao definicija autotaksi prijevoza predlaže se: - „autotaksi prijevoz“ je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom, ako se putnik ili skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem

#### **Djelomično prihvaćen**

U članku 4. st.1. t. 1. – definicija autotaksi prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (i aplikacija), a kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza uvodi se aplikacija. Direktiva 2014/32/EU nije predmet ovog Zakona, nego je s odredbama postojeće Direktive usklađen Pravilnik o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/16), a koji je



jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. PRIMJEDBA Uvođenje sustava određivanja naknade za obavljene prijevoze putem taksimetara, aplikacije ili drugog odgovarajućeg uređaja je neprihvatljivi iz više razloga. 1. Nije u skladu s Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu - Prilog IX., dakle u suprotnosti je sa pravnom stečevinom EU. 2. Način izračuna vozarine putem aplikacije značajnije ovisi o nizu elemenata kao što je okruženje u kojem se vožnja odvija te tip mobilnog uređaja koji se koristi za potrebe izračuna vozarine što ne garantira transparentnost cijene usluge kao niti ravnopravnost za sve korisnike. 3. Isto tako, ne postoji garancija točnosti izračuna vozarine, odnosno nije poznata pogreška izračuna prilikom mjerenja prijeđene udaljenosti (rezultati mjerenja pouzdanosti aplikacije objavljeni u sklopu TED 28 panela za standardizaciju 5th Meeting on Trial for Ascertaining Distance measurement accuracy of Application based VTS su pokazali da error rate iznosi u prosjeku između 5 i 10% dok najveća odstupanja bilježe grešku od čak 43%, dok je u taksimetru raspon odstupanja 0.1/0.2%). Istodobno, u Nacrtu se više ne nalaze odredbe trenutno važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13, dalje - ZPCP) po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi, kao ni prekršajna sankcija u slučaju da autotaksi prijevoznik tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza. U konačnici, ovako zamišljena definicija autotaksi prijevoza je u suprotnosti i sa prijedlozima iznesenim u Studiji koju je Ministarstvo naručilo od Prometnog fakulteta po kojoj korištenje web aplikacija i sistema ocjenjivanja, podjednako za putnike i vozače, može pomoći otpremnim centrima i posrednicima da prate kvalitetu pružene usluge, te ponašanje korisnika, te mogu pomoći i u povećavanju transparentnosti usluge, ponajviše u tome da korisnik unaprijed može dobiti okvirni izračun cijene prijevoza, ne da bi i sama aplikacija mogla biti mjerni uređaj a što je sve u suprotnosti s izravno primjenjujućom pravnom stečevinom EU, tj. Direktivom 2014/32/EU o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu. Također, potpuno je nejasno i neshvatljivo što bi značio „drugi odgovarajući uređaj“? Jednako nejasan dio definicije je i „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“, jer se njime samo uvodi neizvjesnost u pogledu definicije autotaksi prijevoza. Napominje se da Hrvatska kao član EU mjeriteljstva WELMEC (European Cooperation in Legal Metrology) mora dati službenu obavijest o promjeni načina naplate usluga koje se izričiti vrše preko harmoniziranih mjernih direktiva MID 007. Ta službena obavijest treba doći od Državnog zavoda za mjeriteljstvo i nakon čega će WELMEC (u slučaju zadržavanja ovakve odredbe) obavijestiti sve zavode u EU u pogledu: - promjene načina naplate u jednoj od država članica EU, - obavijest za potrošače, u smislu propisa o zaštiti potrošača (zaštitu koju više ne pružaju, jer nema mjeriteljskog nadzora) - obavijest osiguravajućim kućama da putnici u takvom prijevozu nemaju osiguranje kao

donesen temeljem Zakona o mjeriteljstvu (NN 74/14) i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). U članku 4.st.1. t.14. – definiranje iznajmljivanja vozila sa vozačem DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog da to bude vozilo visoke klase, te se uvažava način obračuna i realizacije usluge na osnovu vremenskog trajanja. Starost vozila i posebni uvjeti za vozila namjeravaju se propisati pravilnikom. U članku 4.st.1.t.33. – definiranje povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATLJIVO – usvaja se prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

klijenti u javnom prijevozu , nego kao nepovlašteni putnici. PRIJEDLOG Predlaže se ostaviti postojeće uređenje izračunavanja naknade prijevoza putem taksimetra, jer je ono jedino pouzdano i transparentno, pruža sigurnost korisnicima, ne dovodi do diskriminacije, lako se kontrolira, u skladu sa Direktivom 2014/32/EU te omogućuje jednakost svih na tržištu. Predlaže se brisati riječi „određene taksimetrom, putem elektroničke aplikacije ili drugim odgovarajućim uređajem prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, putem elektroničke aplikacije ili neposredno kod vozača“. Predlaže se zadržati zakonske odredbe po kojima tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, kao i prekršajne odredbe u tom smislu. Predlaže se brisati riječi „koji nema obilježja drugih oblika prijevoza“ iz definicije. U čl.4.st.1. t.14. Nacrta propisuje se: „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo više ili visoke klase koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa 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 ovog Zakona. PRIMJEDBA Nedovoljno jasna razlika između autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila s vozačem, osobito kada se ima u vidu ionako nejasna odredba iz definicije autotaksi prijevoza da „nema obilježja drugih oblika prijevoza“. Prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl. su karakteristike autotaksi prijevoza te se na ovaj način miješaju dvije kategorije prijevoza. Navedeni prijevoz bi se morao znatno razlikovati i po kvaliteti vozila, a ta razlika se ne očituje propisivanjem najmanje D segmenta prema klasifikaciji Europske komisije. Smatram da bi se narudžbe trebale vršiti preko putničkih ili turističkih agencija da bi se iznajmljivanje vozila s vozačem u naravi odvojilo od autotaksi prijevoza. Također bi se na ovakav način izbjegla mogućnost manipulacija u naplati i plaćanju potrebnih doprinosa i poreza. Smatram da je vrlo bitno ograničiti minimalnim vremenskim rokom iznajmljivanje vozila s vozačem jer i u tom slučaju se smanjuju mogućnosti manipulacije i ugrožavanja drugih oblika prijevoza, jer po ovom prijedlogu nacrta su direktno ugroženi povremeni i autotaksi prijevoz. PRIJEDLOG Brisati gore navedenu definiciju i zamijeniti je sljedećom; - „iznajmljivanje vozila sa vozačem“ je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (putnička ili turistička agencija) obavezuje najmoprimcu staviti na raspolaganje osobno vozilo visoke klase, ne starije od tri (3) godine, koje osim sjedala vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta prema klasifikaciji Europske komisije) sa vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovog Zakona, a koja usluga ne smije trajati kraće od 4 sata. U čl.4.st.1.t.33. Nacrta propisano je: „povremeni prijevoz“ je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika 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; u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena posebnim propisima te u kojem je, na osnovu ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz PRIMJEDBE Koji je smisao propisivanja kruga osoba koje prijevoz mogu naručiti kada se navode svi postojeći oblici pravnih osoba kao i fizičke osobe? Sami oblik povremenog prijevoza bez jasne definicije otvara je mogućnost obavljanja autotaksi prijevoza. Ukoliko bi se dopustilo da fizička osoba bude naručitelj prijevoza te pravna osoba i fizička-obrtnik te udruge i ostali za putnike koji nisu njihovi zaposlenici ili članovi udruge ili sportskih klubova, tada bi fizička osoba, pravna osoba, fizička-obrtnik i udruge obavljale agencijsku djelatnost a za sto nisu registrirani i nemaju potrebne dozvole i odobrenja. Svi oni bi tada posredovali između putnika (korisnika) prijevoza i prijevoznika čime bi direktni ugrožavali registrirane putničke ili turističke agencije koje su registrirane za svoju djelatnost. Ovakvim prijedlogom definicije "povremenog prijevoza" se direktno pogoduje ugrožavanju tih agencija, ali se također otvara mogućnost manipulacije i ilegalnog rada, i sto je najbitnije neplaćanje potrebnih poreza i doprinosa te vožnje na "crno". Po dosadašnjem iskustvu ovakvog zakona imali smo slučajeve gdje prijevoznici tiskaju "fiktivne" ugovore (popune čitavi ugovor osim imena naručitelja i tada ga popunjavaju u vozilima nakon sto pronađu naručitelja usmenim dogovorom, putem web stranica ili doslovce potezanjem za rukav po zračnim ili trajektnim lukama). Brojne službene osobe MMPI-a su se nebrojeno puta uvjerile u to čak i neposrednim opažanjem, a također imamo i potvrdu od nadležnih sudova tj. pravomoćnu presudu Visokog prekršajnog suda RH, koja je potvrdila sve ove gore navedene navode. Stoga smatram da bi ovu primjedbu trebalo nedvojbeno uvažiti! Zakonom o pružanju usluga u turizmu propisano je koje vrste poslova obavlja putnička ili turistička agencija, a između ostalog i posredovanje između putnika i prijevoznika te samo one mogu biti naručitelji i organizatori putovanja. PRIJEDLOG Brisati definiciju te dodati novu; - "povremeni prijevoz" je prijevoz unaprijed dogovorene skupine putnika pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza gdje naručitelj može biti putnička ili turistička agencija (koja je ujedno naručitelj, organizator i platitelj tog prijevoza), pravna osoba ili fizička - obrtnik (za svoje zaposlenike), udruge i sportski klubovi (za svoje zaposlenike ili članove), ili druga institucija ustrojena posebnim propisima (za svoje članove ili zaposlenike). Također u prekršajne odredbe dodati i sankcije za prekršitelje.

**Sandi Zajec**  
**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, II.UVJETI OBAVLJANJA DJELATNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZA ZA VOZAČE I VOZILA**

Svaka deregulacija koja olakšava poslovanje i zapošljavanje je dobrodošla pa tako podržavam ukidanje početne kvalifikacije za taksi vozače. Odredba koja je trenutno na snazi je suviše restriktivna i na kraju dovodi do problema pri zapošljavanju

**Primljeno na znanje**  
**PRIMLJENO NA ZNANJE.**

|  |   |
|--|---|
| <p><b>CAMMEO</b><br/> <b>II.UVJETI OBAVLJANJA DJELATNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZA ZA VOZAČE I VOZILA, Stručna osposobljenost vozača</b><br/> <b>STRUČNA OSPOSOBLJENOST VOZAČA VOZILA B KATEGORIJE</b> Članak 5., stavak 2 predloženog Nacrta određuje drugačiju klasifikaciju profesionalnog vozača B kategorije u odnosu na profesionalne vozače drugih kategorija. „(2) Vozači koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz i koji obavljaju iznajmljivanje vozila s vozačem kao posebni oblik prijevoza, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a ne moraju se osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.“ Cammeo Grupa pozdravlja pojednostavljenje stručne osposobljenost vozača vozila B kategorije. Tržište rada u ovom trenutku ne može udovoljiti ni postojećoj potražnji za profesionalnim vozačima, a autotaksi prijevoznicima izravna konkurencija, ponajviše zbog stručne izjednačenosti profesionalnog vozača taksija i profesionalnog vozača kamiona ili autobusa, su domaći i međunarodni prijevoznici u putničkom i teretnom državnom i međunarodnom prijevozu. Postojeći okvir predviđao je dokvalifikaciju profesionalnog vozača u trajanju od šest mjeseci, a koja bi potom izjednačila profesionalne vozače različitih kategorija. Ipak, s obzirom na zahtjevnost gradske vožnje i značajan broj sati provedenih u automobilu, potrebno je na prvo mjesto dokvalifikacija (stjecanja stručne osposobljenosti) za profesionalnog vozača staviti aspekt sigurnosti – odnosno sigurne vožnje i praksu. Također, mora postojati jasna distinkcija u odnosu na program osposobljavanja amaterskog vozača B kategorije u odnosu na program stručnog osposobljavanja za profesionalnog vozača B kategorije, a s obzirom na to da je prema studijama i mišljenjima relevantnih prometnih stručnjaka i institucija upravo posao u autotaksi industriji jedan od najstresnijih (prema posljednjoj ljestvici – to je sedmi najstresniji posao na svijetu) te da iziskuje i značajne psihofizičke napore te poznavanje osnovnih amaterskih prometnih zakonitosti i postupanja nije dovoljno za očuvanje aspekta sigurnosti vozača, putnika i drugih sudionika u prometu.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> <b>PRIMLJENO NA ZNANJE.</b></p>  |
| <p><b>Maja Kurek</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Pozdravljam otvaranje vrata autotaksi prijevoza svima koji imaju vozačku dozvolu B kategorije i žele raditi.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Damir Lukačić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Domagoj Ražov</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Tea Dogan</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Prema stavku 2. članka 5. predlaže se ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače koje smatram kao pozitivno rješenje. Do sada su autotaksi vozači morali imati završenu školu što dovodi do zapreka prilikom zapošljavanja, ali ujedno i ograničava tržište rada. Takav zahtjev također je bio dugotrajan, a nije dao značajan doprinos sigurnosti.</p>             | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Pavel Pražić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače je nužna i pozitivna promjena. Njome se smanjuju barijere za obavljanje navedene djelatnosti i posredno omogućava povećano zapošljavanje i otvaranje tržišta rada.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Tihana Bedeković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Položena B kategorija za autotaksi vozače je dovoljna kvalifikacija koja će omogućiti lakše zapošljavanje, a da pritom nema negativan utjecaj na sigurnost u prometu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Boris Antolović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje. Postojeća odredba prema kojoj su autotaksi vozači morali imati završenu trogodišnju strukovnu školu je pretjerano restriktivna i zatvara tržište rada, što može potencijalno dovesti do zapreka pri zapošljavanju.</p>                                     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Dajana Miličić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. je prijeko potreban iskorak u liberalizaciji tržišta i kao takvog ga u potpunosti podržavam jer je postojeća odredba, prema kojoj autotaksi vozači moraju imati završenu trogodišnju strukovnu školu, pretjerano restriktivna te nepotrebno zatvara tržište rada autotaksi prijevoza.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Duje Ilijev</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         B kategorija je sasvim dovoljna kvalifikacija, postojeća odredba prema kojoj su autotaksi vozači morali imati završenu trogodišnju strukovnu školu je nepotrebna te ograničava otvaranje novih radnih mjesta. Za vozače autotaksija je takav zahtjev bio predug i preskup jer nije dao nikakav značajan doprinos sigurnosti prometa</p>                                   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Krešimir Rogina</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Ukidanje početne kvalifikacije je dobro rješenje. B kategorija je dovoljna kvalifikacija koja je potrebna vozačima</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Mario Hrelec</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Potrebno je ukidanje početne kvalifikacije kako je i navedeno prema stavku 2. članka 5. iz razloga što se smanjuju početne ulazne barijere za taxi tržište.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Luka Đurović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Ukidanje odredbe da autotaksi vozači moraju imati završenu trogodišnju strukovnu školu bi bio dobar potez jer ne postoje istraživanja koja bi potvrdila potrebu za takvom odredbom a niti njenu efikasnost u smislu povećanja sigurnosti u prometu.</p>     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Tomislav Vulić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Potrebno je ukidanje početne kvalifikacije jer je položena B kategorija dovoljan kriterij za vozače</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Mario Žanić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Postojeći uvjet početnih kvalifikacija je relevantan za vozače kamiona i autobusa, jer oni imaju veću odgovornost, a za vozače autotaksija je takav zahtjev bio nepotrebno dugotrajan i skup, a istodobno nije dao značajan doprinos sigurnosti prometa.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Suzana Kirinić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Branko Šoda-Cotić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da nije potrebna trogodišnja strukovna škola nego da je dovoljna B kategorija jer sve ostalo je preskupo i dugo traje</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Dejan Perković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Stjepan Lovrentjev</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Matija Lovrentjev</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. je odlično rješenje iz razloga što inače takve nepotrebne kvalifikacije vode ka zatvaranju tržišta rada.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Mislav Havidić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da početna kvalifikacija po posebnom programu za vozače B kategorije nije potrebna za autotaksi vozače jer je posjedovanje vozačke dozvole B kategorije dovoljna kvalifikacija.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Tina Kujundžić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Postojeća odredba u kojoj vozači moraju imati završenu trogodišnju strukovnu školu zatvara tržište rada i stvara manje radnih mjesta u Hrvatskoj</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Lucijana Marić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. je dobro rješenje jer za vozača osobnog automobila je dovoljna vozačka dozvola B kategorije. Samim time nema više zapreka pri zapošljavanju te se otvara veći broj radnih mjesta.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Luka Petrić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. je odlično rješenje. Trenutna odredba prema kojoj autotaksi vozači moraju imati završenu trogodišnju strukovnu školu je restriktivna i zatvara tržište rada, što može potencijalno dovesti do zapreka pri zapošljavanju. Postojeći uvjet početnih kvalifikacija je relevantan za vozače kamiona i autobusa, jer oni imaju veću odgovornost, a za vozače autotaksija je takav zahtjev dugotrajan i skup i ne doprinosi sigurnosti prometa.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Ivan Lojen</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je vozačka dozvola B kategorije u potpunosti dovoljna za sve koji se žele baviti taxi djelatnostima.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>dr.sc. Stipan Matoš</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Vozači autotaksi vozila i vozači koji obavljaju javni prijevoz putnika vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije moraju steći početnu kvalifikaciju kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Smatram da nije dobro da su oslobođeni osposobljavanja kroz periodičku izobrazbu, jer i kod njih vrijedi pravilo da je znanje bitan čimbenik sigurnosti prometa i da je obnavljanje znanja važno kod njih kao i kod drugih vozača – oni od toga osiguravaju vlastitu egzistenciju, voze u mješovitom prometu po istim prometnicama, trebaju učiti nova pravila i propise, usvajati načela sigurne vožnje, učiti kako postati odgovoran vozač, usvajati znanja o osobnoj sigurnosti i sigurnosti putnika, itd.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali oslobođeni su provođenja periodičke izobrazbe.</p>  |
| <p><b>Kristian Posavčević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Prema stavku 2. članka 5. ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače je dobra. Naime, visoka je ulazna barijera ukoliko se ostavi odredba da autotaksi vozači moraju imati završenu trogodišnju strukovnu školu. Na taj način ograničava se mogućnost zapošljavanja i zatvara se tržište rada.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p>                     |
| <p><b>Krešimir</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Podržavam dio ovoga Zakona u čl.5st.2. koji se odnosi na autotaksi prijevoz! Smatram da je dobro da vozači steknu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije. Hvala!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Članak 5. nedovoljno je definirao pojam početne kvalifikacije i funkcije ispitnih centara. Udruženje davatelja taksi usluga HGK smatra kako je potrebno precizno odredbom postići da se profesionalni vozači taksi prijevoza razlikuju od ostalih vozača B kategorije, s obzirom da je program osposobljavanja za vozača B vozača program amaterskog osposobljavanja dok se stjecanjem početne kvalifikacije (u obliku za B kategorije ili druge kategorije) postaje profesionalni vozač.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen Dodan je stavak 3. koji regulira dotičnu problematiku na opisan način.</p>  |
| <p><b>Američka gospodarska komora u Hrvatskoj</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> AmCham smatra da stručna osposobljenost nije potrebna za vozače koji upravljaju vozilima B kategorije - vozače koji obavljaju autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem. Stjecanje početne kvalifikacije po posebnom programu za vozače B kategorije nije potrebno sa sigurnosnog aspekta te predstavlja nepotrebno birokratsko opterećenje za pojedince koje žele obavljati uslugu autotaksi prijevoza. Vozačka dozvola B kategorije i ostali uvjeti propisani zakonom za vozače trebali bi biti dovoljni za pružanje autotaksi usluge te iznajmljivanje vozila s vozačem. Europska komisija preporučuje liberalizaciju uvjeta ulaska na tržište rada kako bi se unaprijedile gospodarske mogućnosti za što je više moguće građana. AmCham predlaže sljedeću formulaciju članka 5., stavka 2.: (2) Za vozače koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz i koji obavljaju iznajmljivanje vozila s vozačem kao posebni oblik prijevoza, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije stručna osposobljenost nije potrebna.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu. Za svako je zanimanje (ne samo za vozača vozila B kategorije) propisana potrebna stručna osposobljenost, te nema nikakvog opravdanog razloga izuzimati vozače vozila B kategorije. Ovo tim više što isti sudjeluju u javnom cestovnom prijevozu putnika te moraju steći potrebna znanja i vještine za obavljanje istog, kao i poznavanja gospodarskih propisa i društvenih normi.</p> |
| <p><b>Andro Pavuna</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Za autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem bi trebala biti dovoljna B kategorija bez ikakvih dodatnih početnih kvalifikacija. Ako već želite dodati nekakve kvalifikacije, dodajte nekakvu školu sigurne vožnje ili ekološke vožnje pa da to sve skupa ima smisla. Ovakvo birokratsko propisivanje isključivo formalnih uvjeta je sasvim nepotrebno. Je li ikada napravljena validacija tih programa početne kvalifikacije u kojoj bi se na dovoljno velikom uzorku provjerilo ključne varijable sigurnosti prometa na cestama između vozača koji su je završili i vozača koji je nisu završili? Jesu li rezultati pokazali da takva kvalifikacija doprinosi sigurnosti cestovnog prometa, udobnosti putnika i boljem iskustvu putnika? Ili su možda pokazali kakvo takva kvalifikacija ima nikakav ili čak negativan utjecaj ili povezanost (ovisno o metodologiji studije) na sigurnost prometa i kvalitetu usluge? Ako postoji takva analiza, molim vas da je objavite, a ako ne postoji, onda vas molim da je napravite i do tada ukinete bilo kakve formalne kvalifikacije bez značajnog doprinosa sigurnosti i kvaliteti prometa na cestama. Preozbiljne su stvari u pitanju za ovakvo paušalno ocjenjivanje. Za Boga miloga pa ministarstvo ste. Takvu studiju prosječan student prometa napravi sam za nekoliko tjedana. A vi sa svojim ljudskim resursima i pristupima bazama podataka možete do tog odgovora doći u nekoliko dana i razriješiti ovu dilemu uz pomoć struke i argumenata!</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>BOJAN PETRAN</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Čl. 5. st. 2. Europska komisija propagira liberalizaciju tržišta usluga. Ne propagira ukidanje škola i ne umanjuje vrijednost obrazovanja. Naprotiv, da biste bili konkurentni, morate imati određena znanja, sposobnosti i vještine kako biste na tržištu opstali. Dobar primjer jest odlazak našeg medicinskog kadra u Njemačku u posljednjih nekoliko desetaka godina. Jesu li Nijemci ukinuli svoj sustav obrazovanja te struke i preinačili ga u nešto drugo poput tečaja kako bi smanjili birokratsko opterećenje i time otvorili tržište rada? Nisu, niti neće. Vozači koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz postali bi nam neuki, a s neukima se lako manipulira. Onog trenutka kada na takvo što pristanemo i odrekemo se znanja, odrekli smo se budućnosti. Prijedlog: Vozači autotaksi vozila i vozači koji obavljaju javni prijevoz putnika vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije moraju steći početnu kvalifikaciju kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar, uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama. Bojan Petran, dipl.ing. Prometna škola Rijeka</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆENO.</b></p>   |
| <p><b>BOJAN PETRAN</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Ne podržavam sadašnji oblik početnih kvalifikacija jer su sadržajno oskudne i površne. Za razliku od njih sadržaj Nastavnog plana i programa Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa ima jasno definirane ciljeve programa, kompetencije koje učenik (polaznik) mora steći, jasno definiran nastavni plan, očekivane rezultate učenika (polaznika) i jasno opisane nastavne sadržaje u odnosu na postojeći Pravilnik o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača NN 31/2014 Prilog 1. Ne znamo ni za jednu struku koja bi omogućila kvalifikaciju putem programa osposobljavanja bez prethodno završene srednje škole. Pravilnik o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača u RH prvi je put je stupio na snagu 2009. godine. Važno je naglasiti da je na taj način samo osmero polaznika u periodu od osam godina steklo kvalifikaciju. Iz tog razloga ne odobravamo ni program za autotaksi prijevoz jer poznavanje prometnih propisa nije jedino znanje koje autotaksi vozač mora steći. Ono je uvjet da bi uopće mogao dobiti dozvolu za B kategoriju. Kao osoba koja obavlja djelatnost javnog prijevoza putnika mora steći opća i stručna znanja, svladati kulturu komuniciranja, a poznavanje barem jednog stranog jezika svakako ne bi bilo na odmet. Takvih znanja ne bismo se smjeli olako odreći. Bojan Petran, dipl.ing Prometna škola Rijeka</p>                         | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> <b>PRIMLJENO NA ZNANJE.</b></p>  |
| <p><b>Matiija Mesić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Trogodišnja strukovna škola koja je trenutno potrebna za obavljanje autotaksi prijevoza apsolutno je nepotrebna barijera koje ne doprinosi većoj sigurnosti te ograničava broj zainteresiranih osoba da se bave ovom djelatnošću. Ovakav namet samo zatvara tržište rada. Postojeći uvjet početnih kvalifikacija je relevantan za vozače kamiona i autobusa, jer oni imaju veću odgovornost, dok je za vožnju osobnog automobila sasvim dovoljna vozačka dozvola B kategorije.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Davor Tremac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Odlično rješenje je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. Postojeća odredba prema kojoj su autotaksi vozači morali imati završenu trogodišnju strukovnu školu je pretjerano restriktivna, nepotrebna i zatvara tržište rada, što dovodi do zapreka pri zapošljavanju. Postojeći uvjet početnih kvalifikacija je relevantan za vozače kamiona i autobusa, jer upravljaju vozilima velikih dimenzija i velike mase, a za vozače autotaksija je takav zahtjev bio nepotrebno dugotrajan i skup, a istodobno nije dao značajan doprinos sigurnosti prometa. Vozače B kategorije je države već "licencirala" kroz autoškole i davanje vozačke dozvole kao dokaza da je polaznik položio i teorijski i praktičan ispit.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |
| <p><b>Ante Meštrović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         S obzirom na članak 5.2. i 7.4.c prijedloga Zakona postavlja se pitanje trebaju li taksi vozači koji posjeduju svjedodžu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi zanimanju vozač izdanu nakon 1.7.2013. stjecati početne kvalifikacije. Naime, to bi iz ovog prijedloga Zakona proizlazilo. Predmetno je duboku nepravedno jer ne postoji potreba ako netko već ima svjedodžu da je završio školu te ima SSS u zanimanju vozač da ponovno polaže i stječe početne kvalifikacije za isto. Dodatno, ne obrazlaže se zašto nije propisano da svi koji imaju SSS vozač do stupanja na snagu ovog zakona ne bi bili oslobođeni stjecanja početnih kvalifikacija. Potrebno je preispitati navedeno, a predlažem da se uvaži gornja opaska.</p>                       | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>   |
| <p><b>Filip Tremac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Smatram da je početna kvalifikacija za autotaksi prijevoznike nepotrebna je rzatvara i ogranicava trziste rada, no isto tako smatram da bi svaki vozac trebao proci provjeru o nekaznjavanju te o opcem psihickom zdravlju.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijen Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |
| <p><b>Margareta Klinčić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Postojeca odredba prema kojoj taksi prijevoznici moraju imati završenu trogodisnju strukovnu skolu je nepotrebno restriktivna i zatvara trziste rada stoga podrzavam ukidanje tog uvjeta. Medutim, isto tako smatram kako bi u osnovne zahtjeve trebalo dodati potvrdu o nekaznjavanju te provjeru psihickog stanja.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Štefan Dutčak</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         po točki 2 odrediti period do kad postojeći vozači moraju steći obrazovanje</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijen - vozač ne može upravljati vozilom ako nije stručno osposobljen.</p>   |
| <p><b>Matea Posavčević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. je nužno, jer će se time smanjiti ulazne barijere za obavljanje usluge te omogućiti svima da se zaposle, obavljaju svoj posao svjesno i odgovorno te doprinose boljitku društva u cijelosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijen Zakonom je propisano da autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |
| <p><b>Filip Šturman</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/>         Znanja stječene prilikom polaganja ispita B kategorije su istovjetna potrebama za obavljanje posla za taksi vozača. Dakle, svaki vozač automobila je nakon vozačkog ispita i više nego dovoljno kvalificiran za obavljanje taksi prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mia Štajer</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Kada se priča o kvaliteti i sigurnosti vožnje, nisam primijetila da netko s položenom početnom kvalifikacijom barata znanjima i vještinama koje se razlikuju od onih koje ima prosječni vozač s položenim vozačkim ispitom za B kategoriju. Mislim kako je ukidanje početne kvalifikacije logično.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Jura Kamenski</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Proces postajanja autotaksi vozačem treba pojednostaviti, stoga smatram da je ukidanje početne kvalifikacije prema stavku 2. članka 5. pozitivno. Ipak, smatram da je potrebno uvesti početne i periodičke psiho-testove za sve osobe koje upravljaju vozilima u kojima se nalaze putnici. Isto tako, osoba bi trebala dokazati sposobnost rada sa strankama, no shvaćam kako je ovaj dio teže izvediv. Uvjeren sam da je potrebno intenzivno raditi na poboljšanju sigurnosti u prometu, kao i na obrazovanju svih sudionika u istome.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |
| <p><b>Kristina Matoš Drinovac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Vozači autotaksi vozila i vozači koji obavljaju javni prijevoz putnika vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije moraju steći početnu kvalifikaciju kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Također moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali nije dobro da su oslobođeni osposobljavanja kroz periodičku izobrazbu, jer i kod njih vrijedi pravilo da je znanje bitan čimbenik sigurnosti prometa i da je obnavljanje znanja važno kod njih kao i kod drugih vozača – oni od toga osiguravaju vlastitu egzistenciju, voze u mješovitom prometu po istim prometnicama, trebaju učiti nova pravila i propise, usvajati načela sigurne vožnje, učiti kako postati odgovoran vozač, usvajati znanja o osobnoj sigurnosti i sigurnosti putnika, itd. Pučko otvoreno učilište Invictus</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali oslobođeni su provođenja periodičke izobrazbe.</p>  |
| <p><b>Snježana Marić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Slazem se sa ukidanjem početne kvalifikacije za autotaksi vozace,vozacka dozvola B kategorije je sasvim dovoljna,te nije potrebna skola za to. jer je i sama vozacka dozvola dovoljan pokazatelj znanja i spremnosti vozaca,a samim time se otvara veci broj radnih mjesta,sto je dobro za ekonomiju i gospodarstvo.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Christian Obadić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače je dobra odluka. Za obavljanje takve usluge jednostavno nije potrebna strukovna škola. To ima smisla za recimo vozače autobusa, ali za vozače autotaksi usluge nije potrebna.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Dobro je da i vozači koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije, moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali nije dobro da su oslobođeni osposobljavanja kroz periodičku izobrazbu, jer i kod njih vrijedi pravilo da je znanje bitan čimbenik sigurnosti prometa i da je obnavljanje znanja važno kod njih kao i kod drugih vozača – oni od toga osiguravaju vlastitu egzistenciju, voze u mješovitom prometu po istim prometnicama, trebaju učiti nova pravila i propise, usvajati načela sigurne vožnje, učiti kako postati odgovoran vozač, usvajati znanja o osobnoj sigurnosti i sigurnosti putnika, itd.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Zakonom je propisano da autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |
| <p><b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Vozači koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije, moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali trebali bi prolaziti i periodičku izobrazbu, jer i kod njih vrijedi pravilo da je znanje bitan čimbenik sigurnosti prometa i da je obnavljanje znanja važno kod njih kao i kod drugih vozača – oni od toga osiguravaju vlastitu egzistenciju, voze u mješovitom prometu po istim prometnicama, trebaju učiti nova pravila i propise, usvajati načela sigurne vožnje, učiti kako postati odgovoran vozač, usvajati znanja o osobnoj sigurnosti i sigurnosti putnika, itd., a to stječu kroz obnovu znanja kao i kroz školovanje za vozača motornog vozila.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Zakonom je propisano da autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |
| <p><b>Snježana Špernoga</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje. Postojeća odredba prema kojoj su autotaksi vozači morali imati završenu trogodišnju strukovnu školu je pretjerano restriktivna i zatvara tržište rada, što može potencijalno dovesti do zapreka pri zapošljavanju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p>   |
| <p><b>Nedeljko Prelog</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Ukidanje početne kvalifikacije je odlično rješenje, B kategorija je dovoljan pokazatelj znanja vozača</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p>   |
| <p><b>Željko Krznarić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p>   |
| <p><b>Strojarska i prometna škola, Varaždin</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Prijedlog uvjeta za vozača koji obavlja autotaxi prijevoz ( vezano uz čl. 5. st. 2): - najmanje trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje - navršenih 24 godina života - vozačka dozvola B kategorije najmanje 3 godine - početne kvalifikacije - periodička izobrazba.<br/> Obrazloženje: Autotaxi prijevoz je javni prijevoz i rad autotaxi vozača treba shvaćati kao rad na odgovornom radnom mjestu.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Dejan Jelčić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače je odlično rješenje i u potpunosti ga podržavam.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Domagoj Rast</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje. Postojeća odredba prema kojoj su autotaksi vozači morali imati završenu trogodišnju strukovnu školu je pretjerano restriktivna i zatvara tržište rada, što može potencijalno dovesti do zapreka pri zapošljavanju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Iva Ivanković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Pri stjecanju B kategorije država daje potvrdu o stječenim znanjima o vožnji, stoga smatram da dodatna birokracija, odnosno kvalifikacija po posebnom programu nije potrebna.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Vladimir Kozjak</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> U Članku 7. Umjesto Stavka 1. koji glasi: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar , uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač b1) provjerom znanja nakon završenog najmanje četverogodišnjeg obrazovanja cestovnog prometnog smjera b2) ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač<br/> Obrazloženje: Profesionalni vozači u sve složenijim uvjetima rada moraju ostvarivati sigurniji, efikasniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz. Da bi to mogli, moraju steći i tijekom rada usavršavati svoja stručna znanja i kompetencije. Složenost poslova ( upravljanje vozilom, postupanje s putnicima i teretom, primjena ICT sustava, vođenje prijevozne dokumentacije, komunikacija s ovlaštenim osobama i korisnicima prijevoza na stranom jeziku...) svakako zahtijeva srednjoškolsku razinu obrazovanja, a ne samo tečaj ili samostalnu pripremu za provjeru znanja. Zbog toga je najracionalnije predvidjeti srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, a za sve osobe kojima bi zanimanje vozača bilo drugo zanimanje razumno je predvidjeti brži način tj. samostalno učenje stručnih sadržaja specifičnih za zanimanje vozača prije provjere znanja ili ubrzano stjecanje početnih kvalifikacija pohađanjem tečaja i polaganjem ispita. Osim toga, u većini drugih država EZ, vozači stječu početne kvalifikacije nakon 11 godina redovnog školovanja. „Pametne ceste“ i „Pametna vozila“ traže „Pametnog vozača“ koji ne može imati razinu ishoda učenja ispod 4.1. (HKO)</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen Prijedlog je u glavnini prihvaćen, te preformuliran u skladu sa zakonom.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Tomislav Lukačević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Vozačka dozvola B kategorije je i više nego dovoljna kvalifikacija za bavljenje taxi djelatnostima. Ukoliko se ljudima dopušta da budu sudionici prometa sa B kategorijom to znači da su dovoljno sposobni za sudjelovanje u prometu i u bavljenju taxi djelatnošću</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali se nisu obvezni redovito osposobljavati kroz periodičku izobrazbu.</p> |
| <p><b>Ivan Ivanković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je dobro što se za autotaksi prijevoz više ne traži posebna trogodišnja škola. To je nepotrebna prepreka koja ne stvara dodatnu vrijednost i samo onemogućuje zaposlenje brojnim osobama. Sigurnost se može puno bolje kontrolirati edukacijama, promatranjem ponašanja vozača te ocjenama korisnika</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |
| <p><b>Uber Croatia d.o.o.</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Članak 5., stavak 2. Uber pozdravlja činjenicu da je ukinuta potreba završavanja stručne srednje škole za vozače u autotaksi prijevozu. Smatramo kako je posjedovanje vozačke dozvole B kategorije dovoljna kvalifikacija za vozače koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz ili obavljaju iznajmljivanje vozila s vozačem kao posebnog oblika prijevoza. Početna kvalifikacija nije potrebna i stvorit će neželjenu administrativnu barijeru poduzetnicima te osobama koje bi se htjele zaposliti u autotaksi prijevozu. Stoga predlažemo da se spomenuti stavak izmijeni kako slijedi:<br/> (2) Vozači koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz i koji obavljaju iznajmljivanje vozila s vozačem kao posebni oblik prijevoza, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije smatrat će se kvalificiranima ako posjeduju važeću vozačku dozvolu B kategorije.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Zakonom je propisano da autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>   |
| <p><b>ANDREA MATELJAN</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Budući se taksi prijevozom prevoze osobe tj. ljudi smatram da je radi sigurnosti svih sudionika u prijevozu nužno za autotaksi vozača definirati znatno strože odredbe od ovih koje su trenutno navedene u ovom prijedloga Zakona. Isključivo vozačka dozvola i ubrzani tečajevi nisu dovoljni za sigurnost svih dionika a prijevozu. Stoga je potrebno iz ovog prijedlog Zakona izbaciti odredbe o ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija već da je zaposlenici koji pružaju autotaksi prijevoz moraju steći obrazovanje za vozača isključivo kroz redovno školovanje za vozača i obrazovanja dorašlih za zanimanje vozač dostupno kroz redovni obrazovni sustav Republike Hrvatske</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Smjernice su liberalizacija tržišta i pojednostavljenje sustava.</p>   |
| <p><b>Marijana Soldatović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Dobro je da i vozači koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije, moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije. Program bi osim poznavanja prometnih propisa trebao obuhvaćati i slijedeće: komunikacija s klijentima, rješavanje sukoba, upravljanje izvanrednim situacijama te eko vožnja. No nije dobro da su oslobođeni osposobljavanja kroz periodičku izobrazbu, jer i kod njih vrijedi pravilo da je znanje bitan čimbenik sigurnosti prometa i da je obnavljanje znanja važno kod njih kao i kod drugih vozača – oni od toga osiguravaju vlastitu egzistenciju, voze u mješovitom prometu po istim prometnicama, trebaju učiti nova pravila i propise, usvajati načela sigurne vožnje, učiti kako postati odgovoran vozač, usvajati znanja o osobnoj sigurnosti i sigurnosti putnika, itd.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Pave Šturman</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Podržavam ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. To je dobro rješenje jer za vožnju taksija ništa pored vozačke B kategorije nije potrebno.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, ali oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p>                       |
| <p><b>Ivona Mraović Peti</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače dobro rješenje. Postojeća odredba prema kojoj su autotaksi vozači morali imati završenu trogodišnju strukovnu školu je pretjerano restriktivna i zatvara tržište rada, što može potencijalno dovesti do zapreka pri zapošljavanju</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Zakonom je propisano da autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p> |
| <p><b>Ivana Miljan Tremac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Podržavam ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače. Za vožnju osobnih automobila nije potreban dodatni ispit niti škola.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Pavle Komnenić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost vozača, Članak 5.</b><br/> Smatram da je ukidanje početne kvalifikacije za autotaksi vozače prema stavku 2. članka 5. dobro rješenje. Postojeći uvjet početnih kvalifikacija je relevantan za vozače kamiona i autobusa, jer oni imaju veću odgovornost, a za vozače autotaksija je takav zahtjev bio nepotrebno dugotrajan i skup, a istodobno nije dao značajan doprinos sigurnosti prometa.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Zakonom je propisano da autotaksi vozači moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije, a oslobođeni su pohađanja periodičke izobrazbe.</p> |
| <p><b>Sindikata hrvatskog vozača</b><br/> <b>II.UVJETI OBAVLJANJA DJELATNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZA ZA VOZAČE I VOZILA, Početne kvalifikacije</b><br/> Članak 7. stavak 1. U članku 7. stavak 1. izostavljena je mogućnost stjecanja početne izobrazbe vozača kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća propisane sadržaje. Srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila ne primjenjuje se u većini zemalja članica EU, već se vozačem postaje na jedan od načina stjecanja početne izobrazbe vozača propisan kroz Direktivu 2003/59/EZ, što je razumljivo, obzirom da se radi o kandidatima koji imaju završeno srednjoškolsko obrazovanje, te se na određeni, jednostavniji način osposobljavaju za obavljanje poslova vozača. U Republici Hrvatskoj, tradicionalno je srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila i na taj način sustav srednjoškolskog obrazovanja dao je mnoge danas pouzdane i cijenjene vozačke kadrove. Izostavljanjem mogućnosti stjecanja početne izobrazbe kroz srednjoškolsko obrazovanje u zanimanju vozač prije svega je odricanje od pozitivne prakse, što će zasigurno negativno djelovati na sam sustav srednjoškolskog obrazovanja te na kvalitetu budućih vozačkih kadrova, a samim time i na sigurnost cestovnog prometa. Sukladno navedenom, mišljenja smo da treba ostaviti mogućnost stjecanja početne izobrazbe vozača kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća propisane sadržaje. Ukoliko ovaj prijedlog ne bude usvojen, u svakom slučaju potrebno je definirati da svi kandidati koji su počeli srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, ili druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač za vrijeme dok se</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćen Prijedlog je u glavnini prihvaćen, te preformuliran u skladu sa zakonom.</p>   |

na taj način mogla steći početna izobrazba, istima se priznaje stjecanje početne izobrazbe. U Članku 7. stavak 1. predlaže se stjecanje početnih kvalifikacija na slijedeće načine: - Provjerom znanja ili - Ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija, što su jednostavniji načini od onih koji su ponuđeni kroz Direktivu 2003/59/EZ. Direktivom 2003/59/EZ u članku 3. propisano je da države članice odabiru jednu od dviju opcija: I. opcija koja obuhvaća pohađanje tečaja u trajanju od 280 sati, te svaki kandidat mora odraditi barem 20 sati individualne vožnje vozilom odgovarajuće kategorije II. opcija koja obuhvaća samo provjeru znanja te provjeru vještina i ponašanja. Ovim prijedlogom zakona predloženo je prihvaćanje II. opcije, točnije opcije kojom se početne kvalifikacije stječu isključivo provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija, što znači da se kandidat može na bilo koji način snaći za potrebno znanje, te bez ikakvih predavanja izaći na provjeru znanja barem iz dva dijela ( provjera znanja i provjera vještina). Uz to prijedlog je da se prihvati ubrzano stjecanje početne kvalifikacije koje se sastoji od poduke/tečaja u trajanju 140 sati te da kandidat mora odraditi barem 10 sati individualne vožnje vozilom odgovarajuće kategorije, nakon čega pristupa usmenoj ili pismenoj provjeri znanja. Uzevši u obzir da se u istom članku predlaže ukidanje mogućnosti stjecanja početne kvalifikacije kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, te da se predlaže prihvaćanje najjednostavnijih načina stjecanja početne izobrazbe, smatramo da će se to zasigurno negativno odraziti na sigurnost samih vozača, svih sudionika u cestovnom prometu, kao i na kvalitetu pružanja usluga cestovnog prijevoza roba i putnika. Jednako tako uzevši u obzir činjenicu da kandidat za stjecanje početne izobrazbe na ove predložene načine može biti bilo koja osoba koja ima završenu samo osnovnu školu, kvaliteta tih kadrova neće biti ni približna onima koje treba i traži tržište radne snage. Koko bi poštovali ciljeve Direktive 2003/59/EZ vezane uz poboljšanje sigurnosti prometa na cestama i sigurnosti vozača a i probudili interes mladih za to zanimanje potrebno je kroz ovaj Zakon prihvatiti slijedeće načine stjecanja početne izobrazbe: - pohađanje tečaja i provjeru znanja - ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija uz provjeru znanja - srednjoškolskim obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća propisane sadržaje. Ukoliko se ne prihvati ovakav prijedlog, potrebno je razmotriti prijedlog stjecanja početne izobrazbe na slijedeće načine: - provjerom znanja isključivo za kandidate koji su završili srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća propisane sadržaje. - Ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija uz provjeru znanja U tom slučaju bi i dalje postojao interes za srednjoškolskim obrazovanjem u zanimanje vozač, tijekom kojeg bi kandidat stekao potrebna znanja kako bi uspješno prošao provjeru znanja, te na taj način stekao početnu izobrazbu. Jednako tako tek tada bi dobio smisao prijedlog u članku 8. da se sa 18 godina starosti može upravljati vozilima C i CE kategorije ako imaju SSO o početnim kvalifikacijama, te vozilima C1 i C1E ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama, kao i predloženo u pogledu starosne dobi za upravljanje vozila D i DE kategorije, odnosno D1 D1E kategorija vozila. Članak 7. stavak 6. Treba glasiti : 6) a) Početna



kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila sa vozačem kao posebnom obliku prijevoza sastoji se iz tečaja i teorijskog dijela ispita. b) Program tečaja iz točke a) ovog stavka, iznosi 70 sati teoretske nastave, donosi ga Ministar a provode centri za osposobljavanje vozača. c) Ispit za početne kvalifikacije iz točke a) ovog stavka, provode ispitni centri prema teoretskom dijelu programa iz točke b) ovog stavka. d) Rok za primjenu stavka 6. je 12 mjeseci od dana donošenja Pravilnika (programa).  
Obrazloženje : Vozači koji rade u autotaksi prijevozu putnika kao i vozači koji rade na vozilima iznajmljenim zajedno sa vozačem, kao posebni oblici prijevoza iziskuju daleko veće kompetencije i znanja nego što je to puko poznavanje prometnih propisa, što je u biti i uvjet za dobivanje vozačke dozvole B kategorije. Obzirom da navedeni vozači zapravo obavljaju javni prijevoz, potrebno je njihovu razinu znanja i kompetencija podići na viši nivo. Njihova opća i stručna znanja moraju biti iznad znanja prosječnog vozača B kategorije. Zbog navedenog je potrebno osmisliti kraći program od cca 70 sati (pola programa za stjecanje ubrzanih početnih kvalifikacija za C kat.), kojim bi ti vozači stekli viši nivo općih i stručnih znanja Koja su im potrebna za posao koji obavljaju.

**Strojarska i prometna škola, Varaždin**  
**II.UVJETI OBAVLJANJA DJELATNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZA ZA VOZAČE I VOZILA, Početne kvalifikacije**

Prijedlog uvjeta za vozača koji obavlja autotaxi prijevoz ( vezano uz čl. 5. st. 2): - najmanje trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje - navršenih 24 godina života - vozačka dozvola B kategorije najmanje 3 godine - početne kvalifikacije - periodička izobrazba.  
Obrazloženje: Autotaxi prijevoz je javni prijevoz i rad autotaxi vozača treba shvaćati kao rad na odgovornom radnom mjestu. Prijedlog za stjecanje početnih kvalifikacija (vezano uz čl.7., st.1): 1. redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozača 2. obrazovanjem odraslih polaznika za zanimanje vozača 3. ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje trogodišnjeg srednjoškolskog obrazovanja 4. provjerom znanja nakon završenog najmanje četverogodišnjeg srednjoškolskog obrazovanja prometnog smjera. Polaznici u redovnom srednjoškolskom obrazovanju i obrazovanju odraslih polaznika za strukovnu kvalifikaciju vozača dobivaju početne kvalifikacije na temelju završne svjedodžbe za vozače. Obrazloženje: Radne obveze profesionalnih vozača postaju sve zahtjevnije u pogledu sigurnosti, efikasnosti, ekološki prihvatljivog prijevoza, vođenja prijevozne dokumentacije, komunikacije na stranom jeziku, primjene IKT-a, postupanje s teretom i brige oko putnika te praćenja zakonske regulative. Razina ishoda učenja za tako zahtjevno zanimanje nije prihvatljiva ispod 4.1 prema HKO-u. Prijedlog izrade nastavnog plana i programa za izobrazbu vozača i provođenje provjere (vezano uz čl. 10., st. 5): - ministar nadležan za poslove prometa donosi nastavni plan i program izobrazbe vozača i provođenje provjera uz suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje. Obrazloženje: To je kompleksno pitanje koje zahtijeva suradnju ministarstva za poslove prometa i ministarstva za poslove obrazovanja. Prijedlog za stručne kadrove za izobrazbu vozača (vezano uz čl.11., st.2, t. b) - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćen Prijedlog je u glavnini prihvaćen, te preformuliran u skladu sa zakonom.

prometnog smjera, koja ima pedagoške kompetencije i najmanje godinu dana radnog iskustva na poslovima edukacije. Obrazloženje: Promet uključuje znanja i vještine širokog spektra koja se stalno nadograđuju i ta znanja i vještine treba umjeti prenijeti polaznicima različite životne dobi na primjeren pedagoško-psihološki i metodičko-didaktički način. Prijedlog za prostorne uvjete za izobrazbu vozača (vezano uz čl.11., st.2, t. d) - učionica za provedbu osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, najmanje površine 50 m<sup>2</sup> u sjedištu Centra za osposobljavanje i/ili u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri ministar. Obrazloženje: Nastava se može izvoditi samo na mjestima za koje postoje uvjeti i rješenje nadležnog ministarstva. Prijedlog za ispitne centre (vezano uz čl.11., st.7) - propisati kadrovske i materijalne uvjete za osnivanje ispitnih centara ovim zakonom, a ne samo Pravilnikom. Obrazloženje: U mjeri u kojoj su centri za osposobljavanje definirani ovim zakonom, u istoj mjeri trebaju biti definirani i ispitni centri, a to uključuje propisane materijalne i kadrovske uvjete. Prijedlog za ispite u ispitnom centru (vezano uz čl.11., st.8) - Zakonom propisati provođenje ispita (povjerenstvo i/ili ispitivači) -nakon provedbe periodičke izobrazbe ispit nije potreban u ispitnom centru. Obrazloženje: Osobe koje provode edukaciju ne mogu provoditi ispite kod polaznika koje su educirali ili biti članovi Povjerenstva. Ispit nakon periodičke izobrazbe predstavlja dodatni trošak za polaznika i organizacijski problem u prijevoznom procesu, a učinkovitost poučavanja se može provesti samovrednovanjem.

**CAMMEO****II.UVJETI OBAVLJANJA DJELATNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZA ZA VOZAČE I VOZILA, Početne kvalifikacije**

POČETNE KVALIFIKACIJE Stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje vozilima B kategorije u članku 7, stavku 6, predlaže se na sljedeći način: „(6) Početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila s vozačem kao posebnom obliku prijevoza, sastoji se od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa. „ S obzirom na višegodišnje iskustvo u pripremi vozača od amatera do profesionalaca, Cammeo Grupa predlaže sljedeću odredbu: „(6) Početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila s vozačem kao posebnom obliku prijevoza, sastoji se od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa te praktičnog ispita sigurne vožnje.“ Cammeo Grupa 2013. godine osnovala je Taksi Akademiju – jedini takav obrazovni program u ovom dijelu Europe za osposobljavanje taksi vozača, uz podršku ustanove s dopusnicom za izvođenje programa stručne prekvalifikacije. Mentori i predavači Akademije su redom visokoobrazovane osobe iz područja prometa teiskusni vozači s akademskom naobrazbom te rade po programu koji osim teorijskog znanja, budućim vozačima posvećuje i značajan dio praktičnog rada – vožnje u posebnim uvjetima, snalaženja u različitim situacijama s različitim klijentima itd. Program Taksi Akademije osmišljen je tako da nadopunjuje klasični program izobrazbe za profesionalnog vozača, ali prema provedenoj anketi i ocijeni polaznika – gotovo 90% stečenih znanja koja koriste u svakodnevnom poslu su stekli programom Taksi Akademije dok je tek 10% znanja s formalnih obrazovnih programa (polaganje B kategorije, program osposobljavanja za profesionalnog vozača i ispit o poznavanju turističkih i kulturnih znamenitosti). Takav program – koji na prvo mjestu stavlja praksu i sigurnost, potrebno je uvesti kao obvezan program. Teorijsko poznavanje prometnih propisa i pravila i distinkcija prometnog znaka STOP od znaka za kružni tok je nešto što se provjerava već na prvom koraku prilikom polaganja tečaja u autoškoli, odnosno prije položenog ispita „Prometni propisi i sigurnosna pravila“, kandidat ne smije niti u pratnji ovlaštenog instruktora sjesti na vozačko mjesto automobila. Stoga, (samo) takav ispit ne može imati „razlikovnu ulogu“ amaterskog i profesionalnog vozača.

**Sindikata hrvatskog vozača****Početne kvalifikacije, Članak 7.**

U članku 7. stavak 1. izostavljena je mogućnost stjecanja početne izobrazbe vozača kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća propisane sadržaje. Srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila ne primjenjuje se u većini zemalja članica EU, već se vozačem postaje na jedan od načina stjecanja početne izobrazbe vozača propisan kroz Direktivu 2003/59/EZ, što je razumljivo, obzirom da se radi o kandidatima koji imaju završeno srednjoškolsko obrazovanje, te se na određeni, jednostavniji način osposobljavaju za obavljanje poslova vozača. U Republici Hrvatskoj, tradicionalno je srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila i na taj način sustav srednjoškolskog obrazovanja dao je mnoge danas pouzdane i cijenjene vozačke kadrove. Izostavljanjem

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćen Prijedlog je u glavnini prihvaćen, te preformuliran u skladu sa zakonom.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

mogućnosti stjecanja početne izobrazbe kroz srednjoškolsko obrazovanje u zanimanju vozač prije svega je odricanje od pozitivne prakse, što će zasigurno negativno djelovati na sam sustav srednjoškolskog obrazovanja te na kvalitetu budućih vozačkih kadrova, a samim time i na sigurnost cestovnog prometa. Sukladno navedenom, mišljenja smo da treba ostaviti mogućnost stjecanja početne izobrazbe vozača kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća propisane sadržaje. Ukoliko ovaj prijedlog ne bude usvojen, u svakom slučaju potrebno je definirati da svi kandidati koji su počeli srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, ili druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač za vrijeme dok se na taj način mogla steći početna izobrazba, istima se priznaje stjecanje početne izobrazbe. U Članku 7. stavak 1. predlaže se stjecanje početnih kvalifikacija na slijedeće načine: - Provjerom znanja ili - Ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija, što su jednostavniji načini od onih koji su ponuđeni kroz Direktivu 2003/59/EZ. Direktivom 2003/59/EZ u članku 3. propisano je da države članice odabiru jednu od dviju opcija: I. opcija koja obuhvaća pohađanje tečaja u trajanju od 280 sati, te svaki kandidat mora odraditi barem 20 sati individualne vožnje vozilom odgovarajuće kategorije II. opcija koja obuhvaća samo provjeru znanja te provjeru vještina i ponašanja. Ovim prijedlogom zakona predloženo je prihvaćanje II. opcije, točnije opcije kojom se početne kvalifikacije stječu isključivo provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija, što znači da se kandidat može na bilo koji način snaći za potrebno znanje, te bez ikakvih predavanja izaći na provjeru znanja barem iz dva dijela (provjera znanja i provjera vještina). Uz to prijedlog je da se prihvati ubrzano stjecanje početne kvalifikacije koje se sastoji od poduke/tečaja u trajanju 140 sati te da kandidat mora odraditi barem 10 sati individualne vožnje vozilom odgovarajuće kategorije, nakon čega pristupa usmenoj ili pismenoj provjeri znanja. Uzevši u obzir da se u istom članku predlaže ukidanje mogućnosti stjecanja početne kvalifikacije kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, te da se predlaže prihvaćanje najjednostavnijih načina stjecanja početne izobrazbe, smatramo da će se to zasigurno negativno odraziti na sigurnost samih vozača, svih sudionika u cestovnom prometu, kao i na kvalitetu pružanja usluga cestovnog prijevoza roba i putnika. Jednako tako uzevši u obzir činjenicu da kandidat za stjecanje početne izobrazbe na ove predložene načine može biti bilo koja osoba koja ima završenu samo osnovnu školu, kvaliteta tih kadrova neće biti ni približna onima koje treba i traži tržište radne snage. Koko bi poštovali ciljeve Direktive 2003/59/EZ vezane uz poboljšanje sigurnosti prometa na cestama i sigurnosti vozača a i probudili interes mladih za to zanimanje potrebno je kroz ovaj Zakon prihvatiti slijedeće načine stjecanja početne izobrazbe: - pohađanje tečaja i provjeru znanja - ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija uz provjeru znanja - srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća propisane sadržaje. Ukoliko se ne prihvati ovakav prijedlog, potrebno je razmotriti prijedlog stjecanja početne izobrazbe na slijedeće načine: - provjerom znanja isključivo za kandidate koji su završili

srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća propisane sadržaje. - Ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija uz provjeru znanja U tom slučaju bi i dalje postojao interes za srednjoškolskim obrazovanjem u zanimanje vozač, tijekom kojeg bi kandidat stekao potrebna znanja kako bi uspješno prošao provjeru znanja, te na taj način stekao početnu izobrazbu. Jednako tako tek tada bi dobio smisao prijedlog u članku 8. da se sa 18 godina starosti može upravljati vozilima C i CE kategorije ako imaju SSO o početnim kvalifikacijama, te vozilima C1 i C1E ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama, kao i predloženo u pogledu starosne dobi za upravljanje vozila D i DE kategorije, odnosno D1 D1E kategorija vozila.

#### **Denis Ožegović**

#### **Početne kvalifikacije, Članak 7.**

U dijelu Početne kvalifikacije članak 7. stavak 1. mijenja se i glasi: (1) Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija ili - kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač. Obrazloženje: U Nacrtu prijedlogu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno je uvrstiti tradicionalno hrvatsko srednjoškolsko obrazovanje u zanimanju vozač, kojim se stječe teorijsko i praktično znanje za obavljanje složenih poslova treće razine složenosti, u odnosu na program osposobljavanja kojim se stječe znanje potrebno za obavljanje jednostavnijih poslova prvog stupnja složenosti prema Nacionalnoj klasifikaciji zanimanja. Srednjoškolsko obrazovanje u zanimanju vozač može se steći kroz redovito školovanje i kroz obrazovanje odraslih u programu prekvalifikacije savladavanjem razlikovnih i dopunskih sadržaja iz područja cestovnog prometa kojom se stječu potrebe kompetencije. Ovakvom nadopunom članka 7. stavka 1. nije potrebno izdavati SSO jer je svjedodžba srednje stručne spreme u zanimanju vozač dokument višeg reda nego svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama. Na ovaj način bi se građani rasteretili dodatnih troškova za ovjeru svjedodžbe kod javnog bilježnika, naknadu za izdavanje u iznosu 50,00 kuna, preporučenu pošiljku te gubitku vremena dok se procedura ne obavi. Denis Ožegović, dipl. ing., prof. Split

#### **Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**Branimir Mihalinec****Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Umjesto Stavka 1. koji glasi: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. predlažem tri alternative: Prijedlog 1 : Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar , uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač b1) provjerom znanja nakon završenog najmanje četverogodišnjeg obrazovanja cestovnog prometnog smjera b2) ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač Prijedlog 2 : Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) provjerom znanja nakon završenog posljednjeg razreda srednjoškolskog obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. b) ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač Prijedlog 3 : Dodati: Početne kvalifikacije stječu se redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar , uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama  
Obrazloženje: Profesionalni vozači u sve složenijim uvjetima rada moraju ostvarivati sigurniji, efikasniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz. Da bi to mogli, moraju steći i tijekom rada usavršavati svoja stručna znanja i kompetencije. Složenost poslova ( upravljanje vozilom, postupanje s putnicima i teretom, primjena ICT sustava, vođenje prijevozne dokumentacije, komunikacija s ovlaštenim osobama i korisnicima prijevoza na stranom jeziku...) svakako zahtijeva srednjoškolsku razinu obrazovanja, a ne samo tečaj ili samostalnu pripremu za provjeru znanja. Zbog toga je najracionalnije predvidjeti srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, a za sve osobe kojima bi zanimanje vozača bilo drugo zanimanje razumno je predvidjeti brži način tj. tečaj ili samostalno učenje stručnih sadržaja specifičnih za zanimanje vozača prije provjere znanja. „Pametne ceste“ i „Pametna vozila“ traže „Pametnog vozača“ koji ne može imati razinu ishoda učenja ispod 4.1. (HKO)

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**HGK ŽK Split****Početne kvalifikacije, Članak 7.**

U dijelu Početne kvalifikacije članak 7. dodaje se novi stavak, koji glasi: Iznimno od odredbe stavka 1. ovog članka, početne kvalifikacije stječu se i kroz srednjoškolsko obrazovanje u zanimanju vozač. Svjedodžba o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju vozač smatra se istovjetnom kao i SSO. Obrazloženje: U Nacrtu prijedlogu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno je uvrstiti srednjoškolsko obrazovanje u zanimanju vozač, kao što je i do sada bilo u ovom zakonu. Programom osposobljavanja stječe se teorijsko i praktično znanje potrebno za obavljanje jednostavnijih poslova prvog stupnja složenosti prema Nacionalnoj klasifikaciji zanimanja. Srednjoškolskim obrazovanjem u zanimanju vozač stječe se teorijsko i praktično znanje za obavljanje složenih poslova treće razine složenosti prema Nacionalnoj klasifikaciji zanimanja. Srednjoškolsko obrazovanje u zanimanju vozač može se steći kroz redovito školovanje i kroz obrazovanje odraslih kroz program prekvalifikacije savladavanjem razlikovnih i dopunskih sadržaja iz područja cestovnog prometa kojom se stječu potrebe kompetencije. Smatramo da se svjedodžba srednje stručne spreme u zanimanju vozač automatizmom smatra istovjetnom kao i SSO te nije potrebno izdavati SSO početnim kvalifikacijama. Zašto se prema postojećem zakonu javna isprava višeg reda mora dodatno ovjeravati ispravom nižeg reda!?! Do sada se nepotrebno gubilo dragocjeno vrijeme i stvarao dodatni trošak (javnobilježnička ovjera svjedodžbe, naknada za izdavanje 50,00 kuna, troškovi preporučene pošiljke) građanima koji su stekli svjedodžbu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju vozač jer su isti morali slati zahtjev Hrvatskom autoklubu, koji su izdavali dodatni dokument SSO.

**Prihvaćen**

Prihvaća se. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**BOJAN PETRAN****Početne kvalifikacije, Članak 7.**

U navedenom članku izbrisan je stavak 4. postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2013. koji omogućuje stjecanje početnih kvalifikacija kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila. Riječ je o svjedodžbama u programu redovnih učenika koji se izvodi po okvirnom nastavnom planu i programu izdanom od Agencije za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih. Program je odobrilo Ministarstvo znanosti i obrazovanja Republike Hrvatske. Izvodi se u 20 srednjih strukovnih škola u kojima učenici stječu opća i strukovna znanja te obavljaju praktičnu nastavu u tvrtkama u kojima ujedno ostvaruju i prve kontakte s budućim poslodavcima. Svjedodžbe učenicima omogućuju i nastavak obrazovanja te je nelogično da bi se isto moglo zamijeniti tečajem koji se zove stjecanje početnih kvalifikacija. Takva intencija je također neobična jer se kosi s radom i naporima mnogih akcija i projekata koje provode MUP, HAK, srednje škole koje obrazuju redovne učenike u prometnom profilu te drugi dionici izravno ili neizravno vezani uz promet, a sve u cilju povećanja sigurnosti prometa na cestama i smanjenja broja prometnih nesreća. Naglašavam da smo, nažalost, po broju smrtno stradalih u prometu u EU pri samom vrhu, ispred nas su samo Litva, Latvija, Rumunjska i Bugarska. S obzirom da imamo postojeću obrazovnu infrastrukturu, a zanimanje vozač motornog vozila je deficitarno u RH i u EU, smatram da nije svrsishodno ukinuti postojeći oblik obrazovanja i zamijeniti ga predloženim početnim kvalifikacijama, već one mogu biti jedna od mogućnosti izbora. Smatram da početne kvalifikacije nikako ne mogu parirati postojećem redovnom obrazovnom programu. Završeni tečaj ne omogućuje nastavak obrazovanja, što mnogi naši učenici odabiru, a kao najvažnije istaknuo bih učenje stranog jezika tijekom sve tri godine. Početne kvalifikacije ne uključuju učenje stranog jezika, a vozač bez poznavanja barem jednog stranog jezika teško će se snalaziti u međunarodnom prijevozu. Slijedom navedenog, nadam se da ćete dobro razmisliti i shvatiti kakve posljedice ova izmjena može imati i u kojoj mjeri možete unazaditi prometnu struku. Izbor između dvije mogućnosti svakako je bolje rješenje negoli nepriznavanje srednjoškolskog obrazovanja redovnih učenika za zanimanje vozač motornog vozila. Bojan Petran, dipl.ing Prometna škola Rijeka

**Prihvaćen**

Prihvaća se. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.



|   |   |
|---|---|
| <p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Smatramo da je potrebno zadržati stavak 4. članka 7. iz postojećeg Zakona te se čl.7 stavak 1. mijenja i glasi: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) redovnim srednjoškolskim obrazovanjem i obrazovanjem odraslih u programu prekvalifikacije za zanimanje vozač, uz uvjet da program obrazovanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač obrazovna ustanova, uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije (uvjetovati da prethodno treba biti završena srednja škola) i c) provjerom znanja (uvjetovati da prethodno treba biti završena škola prometnog smjera). Brisanjem tog stavka jedno tako zahtjevno i kompleksno zanimanje za vozača svelo bi se isključivo na najnižu vrstu osposobljavanja, provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija i polaganjem ispita. Izdavanjem SSO o početnim kvalifikacijama uz svjedodžbu o srednjoj stručnoj spremi u zanimanju vozač rasteretili bi se građani dodatnih troškova i gubitka vremena.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |
| <p><b>Antun Kovačić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Za kvalitetnu uslugu moramo imati i kvalitetno obrazovanu osobu pa smatram da je u stavku 1 ovog članka potrebno navesti: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač, uz redovitu svjedodžbu izdaje se i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač - provjerom znanja ili - ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |
| <p><b>Krunoslav Daković</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Predlažem da se redovno školsko obrazovanje i obrazovanje odraslih za zanimanje vozač motornog vozila uvrsti u Zakon kao način stjecanja početne kvalifikacije vozača, podredno da oni koji putem redovnog obrazovanja ili obrazovanja odraslih steknu svjedodžbu srednje stručne spreme za zanimanje vozač motornog vozila budu izuzeti iz obveze stjecanja početne kvalifikacije.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>                        |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Željko Antunović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Predlagatelj Zakona člankom 7. propisuje dva načina stjecanja početne kvalifikacije vozača – tečaj + provjera znanja i samo provjerom znanja. Smatram da je potrebno zadržati stavak 4. članka 7. iz postojećeg Zakona odnosno omogućiti stjecanje početne kvalifikacije vozača:<br/> a) putem redovnog srednjoškolskog obrazovanja i obrazovanja dorašlih za zanimanje vozač, b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije (uvjetovati da prethodno treba biti završena srednja škola) i c) provjerom znanja (uvjetovati da prethodno treba biti završena škola prometnog smjera) Danas je posao profesionalnog vozača u cestovnom prometu sve složeniji i zahtjeva mnoga znanja i kompetencije koje je moguće ostvariti jedino srednjoškolskim obrazovanjem: poznavanje modernih transportnih tehnologija, poznavanje komunikacijskih sistema, informatička pismenost, osnove stranog jezika .... U tom smjeru idu i najrazvijenije zemlje svijeta kao što su Skandinavske zemlje, gdje su sigurnost u prometu i prometna kultura na najvišoj razini.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |
| <p><b>Američka gospodarska komora u Hrvatskoj</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> AmCham smatra da početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije nije potrebna. Stjecanje početne kvalifikacije po posebnom programu za vozače B kategorije nije nužno potrebno sa sigurnosnog aspekta te predstavlja nepotrebno birokratsko opterećenje za pojedince koje žele obavljati uslugu autotaksi prijevoza. Vozačka dozvola B kategorije i ostali uvjeti propisani zakonom za vozače trebali bi biti dovoljni za pružanje autotaksi usluge te iznajmljivanje vozila s vozačem. Europska komisija preporučuje liberalizaciju uvjeta ulaska na tržište rada kako bi se unaprijedile gospodarske mogućnosti za što je više moguće građana. AmCham predlaže sljedeću formulaciju članka 7., stavka 6.: (6) Za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila sa vozačem kao posebnom obliku prijevoza početna kvalifikacija nije potrebna.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbija se jer je prijedlog protivan koncepciji ovog Zakona.</p>  |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>  |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Udruženje cestovnog teretnog prometa HGK predlaže postojeći tekst stavka 4. Nacrta nadopuniti sljedećim tekstom : d) vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju vozač kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač, uz redovitu svjedodžbu izdaje se i SSO o početnim kvalifikacijama. Obrazloženje: Udruženje se protivi brisanju čl. 7. st. 4. iz Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13). Srednjoškolsko strukovno obrazovanje za vozača je vrlo bitno. Nema nikakvog razloga da nakon završenog obrazovanja vozač mora opet stjecati početne kvalifikacije.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 6. na način da glasi: „(6) Početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila sa vozačem kao posebnom obliku prijevoza, stiče se polaganjem ispita koji se sastoji se od provjere teorijskog znanja i praktičnog dijela ispita.“<br/>         Obrazloženje: Osim teorijskog poznavanja sigurne vožnje i drugih važnih segmenata programa, izuzetno je važna i praktična izobrazba profesionalnih vozača s obzirom da su ne samo aktivni sudionici u prometu, već i da su 40 i više sati tjedno sudionici u prometu koji prevoze druge osobe.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer je prijedlog protivan koncepciji ovog Zakona.</p> |
| <p><b>Krešimir</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Podržavam ovaj Zakon u čl.7.st.6. koji se odnosi na stjecanje kvalifikacije u autotaksi prijevozu punika. Hvala</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>                            |

**Branko Luburić**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

1. U Članku 7. Umjesto Stavka 1. koji glasi: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. Prijedlog: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar, uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač b1) provjerom znanja nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja za zanimanje u cestovnom prometu b2) ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač

Obrazloženje: Profesionalni vozači u sve složenijim uvjetima rada moraju ostvarivati sigurniji, efikasniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz. Da bi to mogli, moraju steći i tijekom rada usavršavati svoja stručna znanja i kompetencije. Složenost poslova (upravljanje vozilom, postupanje s putnicima i teretom, primjena ICT sustava, vođenje prijevozne dokumentacije, komunikacija s ovlaštenim osobama i korisnicima prijevoza na stranom jeziku...) svakako zahtijeva srednjoškolsku razinu obrazovanja, a ne samo tečaj ili samostalnu pripremu za provjeru znanja. Zbog toga je najracionalnije predvidjeti srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, a za sve osobe kojima bi zanimanje vozača bilo drugo zanimanje razumno je predvidjeti brži način tj. samostalno učenje stručnih sadržaja specifičnih za zanimanje vozača prije provjere znanja ili ubrzano stjecanje početnih kvalifikacija pohađanjem tečaja i polaganjem ispita. Ovakav sustav obrazovanja za zanimanje vozač u Republici Hrvatskoj, nije potrebno uspostavljati i razvijati, on već postoji. U Hrvatskoj je dvadesetak srednjih strukovnih škola koje u redovnom obrazovanju školuju za ovo zanimanje. Te škole imaju tradiciju i iskustvo (više od 50 godina u RH u redovnom sustavu obrazovanja obrazuju se vozači motornog vozila), sve potrebne kadrove (nastavnike općeobrazovnih i strukovnih predmeta, instruktore vožnje i druge), i modernu opremu za izvođenje teoretske i praktične nastave, uključujući i obuku vožnje. Te škole, razvile su kvalitetnu suradnju s prijevozničkim tvrtkama u provedbi teoretske i praktične nastave, pokrenule su i realiziraju mnoge programe i aktivnosti kojima doprinose razvoju prometne kulture i sigurnosti u prometu. Te škole raspoređene se po cijeloj Republici Hrvatskoj, od Belog Manastira, Osijeka, Slavonskog Broda, Daruvara, Đurđevca, Varaždina, Čakovca, Zagreba, Siska, Karlovca, Rijeka, Gospića, Zadra, Šibenika, Splita, Sinja, Imotskog do Ploča. Osim toga, u većini drugih država EZ, vozači stječu početne kvalifikacije nakon 11 godina redovnog školovanja. „Pametne ceste“ i „Pametna vozila“ traže „Pametnog vozača“ koji ne može imati razinu ishoda učenja ispod 4.1. (HKO) Udruga prometnih škola Republike Hrvatske

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**Branko Luburić**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Predlagatelj Zakona ,doslovno prepisujući iz Direktive 2003/59 EZ, člankom 7. propisuje dva načina stjecanja početne kvalifikacije vozača – tečaj + provjera znanja, samo provjerom znanja, zanemarujući pritom mogućnost da se odredbu Direktive EZ može tumačiti i kao minimalni standard ispod kojeg zemlja članica ne može ići.

Predlagatelj zanemaruje i još nekoliko važnih činjenica: - Pedesetogodišnju tradiciju sustavnog srednjoškolskog obrazovanja vozača u Republici Hrvatskoj, - Postojanje potrebne obrazovne infrastrukture za obrazovanje vozača u sustavu redovnog obrazovanja u RH (18 strukovnih škola, moderna oprema, stručan nastavni kadar, suradnja škola i poslodavaca itd), - Sve veću zahtjevnost poslova i uloge vozača (nove tehnologije, sigurnosni izazovi - ratne zone, izbjegličke krize, krijumčarenje narkotika, ekološki zahtjevi, komunikacija...), za što su potrebne sve složenije kompetencije vozača. Uvjeren sam da je za Hrvatsku najprimjerenije, racionalno i dugoročno održivo rješenje ono koje uvažava prethodne činjenice te omogućuje stjecanje početne kvalifikacije vozača: a) putem redovnog srednjoškolskog obrazovanja i obrazovanja dorašlih za zanimanje vozač, b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije i c) provjerom znanja.  
Branko Luburić Prometna škola Rijeka

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**Nezavisni sindikat zaposlenih u srednjim školama Hrvatske**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Umjesto Stavka 1. koji glasi: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. predlažem tri alternative: Prijedlog 1 : Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar , uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač b1) provjerom znanja nakon završenog najmanje četverogodišnjeg obrazovanja cestovnog prometnog smjera b2) ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač Prijedlog 2 : Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) provjerom znanja nakon završenog posljednjeg razreda srednjoškolskog obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. b) ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač Prijedlog 3 : Dodati: Početne kvalifikacije stječu se redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar , uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama Obrazloženje: Profesionalni vozači u sve složenijim uvjetima rada moraju ostvarivati sigurniji, efikasniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz. Da bi to mogli, moraju steći i tijekom rada usavršavati svoja stručna znanja i kompetencije. Složenost poslova ( upravljanje vozilom, postupanje s putnicima i teretom, primjena ICT sustava, vođenje prijevozne dokumentacije, komunikacija s ovlaštenim osobama i korisnicima prijevoza na stranom jeziku...) svakako zahtijeva srednjoškolsku razinu obrazovanja, a ne samo tečaj ili samostalnu pripremu za provjeru znanja. Zbog toga je najracionalnije predvidjeti srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, a za sve osobe kojima bi zanimanje vozača bilo drugo zanimanje razumno je predvidjeti brži način tj. tečaj ili samostalno učenje stručnih sadržaja specifičnih za zanimanje vozača prije provjere znanja. „Pametne ceste“ i „Pametna vozila“ traže „Pametnog vozača“ koji ne može imati razinu ishoda učenja ispod 4.1. (HKO)

**Željko Lončarek**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakon definira da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**Prihvaćen**

Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.

**Tomislav Ćurković**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Tijekom redovnog srednjoškolskog obrazovanja za zanimanje Vozač motornog vozila u trajanju od tri godine (3000 sati) učenici osim općih znanja, vještina i stajališta za osobni razvoj i daljnje učenje stječu praktična i teorijska znanja i vještine za obavljanje poslova vozača motornog vozila, te stječu: - sposobnosti za sigurno i pravilno upravljanje motornim vozilom na prometnicama - znanja i vještine za pravilno upravljanje motornim vozilom, uređajima i opremom tijekom rada te njihovo pravilno održavanje - znanja o sigurnosti pri radu, - osobnu odgovornost i ekološku svijest U obrazovanju učenika za zanimanje Vozač motornog vozila uključeni su nastavnici, stručni učitelji i stručni suradnici koji svojom stručnom spremom, potrebnim pedagoško-psihološkim obrazovanjem te permanentnim usavršavanjem u potpunosti realiziraju zadane ciljeve u obrazovanju kadrova za zanimanje Vozač motornog vozila kakvo zahtijeva Europska Unija ali i suvremeni promet. Upravo iz navedenog smatram neprihvatljivim da u vremenu u kojem je „Sigurnost svih sudionika u prometu na cestama jedan je od temeljnih društvenih ciljeva“ (Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH 2011. -2020. godine, Narodne novine 59/2011. ), a potreba za stručnim, educiranim i kvalitetnim vozačima sve veća da se u nacrtu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu briše stavak 4. postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2013. kojim je omogućeno stjecanje početne kvalifikacije kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, te da se tako zahtjevno i kompleksno zanimanje svede isključivo na najnižu vrstu osposobljavanja, provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija (pohađanje tečaja u trajanju od 140 sati) i polaganjem ispita. Tomislav Ćurković, dipl. ing. Škola za cestovni promet, Zagreb

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**Boro Soldo**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Brisanjem stavka 4. članka 7. Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pojedine osobe u „Ministarstvu prometa i infrastrukture“ se upuštaju u neke stvari koje ne poznaju. Obrazovanje vozača profesionalaca u RH se izvodi nakon završene osnovne škole u srednjim strukovnim školama i traje 3 godine, gdje budući vozač dobije srednjoškolsko obrazovanje i položi ispite „B“ i „C“ kategorije, ili na drugi način prekvalifikacijom u obrazovanju odraslih. Nakon toga stručna organizacija, u našem slučaju HAK, im to prepisuje i izdaje „Svjedodžbu o početnim kvalifikacijama“. Doslovnim prepisivanjem i prevođenjem njemačkih zakona dolazi do ovakvih problema. Najprije se mora znati da se naše školstvo i njemačko školstvo ne podudaraju u dosta toga. Osnovna škola u Njemačkoj traje 4 godine. Nakon toga učenik se odlučuje za strukovne škole, koje traju 6 godina („Hauptschule“), ili („Realschule“) koje traju 7 godina, što bi odgovaralo našim tehničarima ili gimnazije („Gymnasium“) koja traje 8 godina. Drugim riječima, njihova osnovna škola + strukovna škola traju ukupno 10 godina. Nakon toga netko može ići na „Početne kvalifikacije“ od 140 sati, što bi odgovaralo našem trećem razredu vozača. Prema tome, ne može se netko uključiti na tečaj „Početnih kvalifikacija“ nakon završenog 8. razreda osnovne škole. I po sadašnjem važećem „Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu“ uopće nije jasno definirano može li se u „Početne kvalifikacije“ uključiti netko nakon osnovne škole ili nakon neke druge srednje ili strukovne škole, što je veliki propust. Inače, ne bi bilo loše kad „se donosi neki Zakon“ konzultirati ljude iz struke kojima je to posao, a ne samo prepisivati zakone drugih država. Uopće neću komentirati „Periodičnu izobrazbu“ i način kako je neki provode, što je velika sramota struke i ovog Ministarstva. S poštovanjem, Boro Soldo, prof. dipl. ing. Srednja tehnička prometna škola, Split

**Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Protivimo se brisanju čl. 7. st. 4. aktualnog zakonskog teksta. Nedopustivo je da se na predloženi način umanjuje vrijednost srednjoškolskog obrazovanja i stvaranja kvalitetnog radnog kadra.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.



**Ivan-Goran Pelivan**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Brisanjem stavka 4. postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim se omogućuje stjecanje početnih kvalifikacija kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila, Ministarstvo prometa i infrastrukture čini više kontradiktornosti s ciljevima koje su sebi zadali. Naime, kao jedan od ciljeva ovoga zakona se navodi „poboljšanje stručnih znanja i kompetencija profesionalnih vozača“. Srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila traje 3 školske godine (3 000 školskih sati) gdje učenik stječe puno veću razinu kompetencija nego što se može steći kroz tečaj u trajanju od 140 školskih sati. Također se navodi „povećanje sigurnosti komercijalnog prijevoza tereta i putnika i povećanje sigurnosti cestovnog prometa općenito.“ Mišljenja sam da ne možemo pričati o sigurnosti prometa kada je moguće da osobe sa završenom osnovnom školom i tečajem u trajanju od 140 sati postanu „profesionalni vozači“ a paralelno s time, učenici sa završenom srednjom školom – nisu. Time se u potpunosti zaboravlja i ignorira važnost školskog odgoja koji je veoma bitan kada mladi vozači imaju 15, 16 i 17 godina jer se upravo u toj životnoj dobi najviše može utjecati na njih kako bi stekli pozitivne odnose prema drugim sudionicima u prometu što je od neprocjenjivog značenja za sigurnost prometa u budućnosti. Da je zanimanje vozač motornog vozila deficitarno može se i vidjeti na mrežnim stranicama Hrvatskog zavoda za zapošljavanje gdje je jedno od najtraženijih zanimanja, a otvorenih natječaja ima preko 260 s više od 1 000 traženih vozača. Brisanjem stavka 4. bi se povećao daljnji nedostatak profesionalnih vozača na tržištu rada jer se potezom pera preko noći mijenjaju uvjeti za učenike koji završavaju školu za nekoliko mjeseci kao i za učenike 1. i 2. razreda srednje škole u zanimanju vozač motornog vozila. Navedeni učenici su u trenutku upisa u školu imali sve potrebne uvjete kako bi završetkom škole mogli odmah pristupiti tržištu rada i brzo naći posao u struci. Ovim činom im se to pravo uskraćuje bez potrebnog vremena prilagodbe koje nije uopće Zakon dao što je opet kontradiktorno i predstavlja kršenje Ustava RH jer im se uskraćuje pravo na rad i slobodu rada. Slijedom svega navedenog smatram da bi stavak 4. postojećeg Zakona trebao naći mjesta u novom Zakonu jer bi inače mogle nastati velike posljedice na samu obrazovnu infrastrukturu, povećao bi se nedostatak profesionalnih vozača na tržištu rada, a time i broj nezaposlenih mladih osoba te bi nastale i negativne posljedice na sigurnosti cestovnog prometa općenito. Srdačno Vas pozdravljam, Ivan – Goran Pelivan, dipl. ing. Srednja tehnička prometna škola , Split

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ivan-Goran Pelivan</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Namjerno ili nenamjerno vozači motornih vozila koji su svoju naobrazbu stekli kroz srednju školu i obrazovanje odraslih izbrisani su iz novog zakona (čl.7. st.4.), a samim tim i Pravilnika o početnoj i periodičnoj izobrazbi vozača, čl. 7. Koliko ima škola ili autoškola koje provode Početne kvalifikacije i kakav je uspjeh polučen da bi se njihov rad mogao relevantno analizirati ? Kako je moguće izjednačavati više od 3 000 školskih sati kroz tri godine školovanja sa 140 sati ubrzanog stjecanja Početnih kvalifikacija ili sa jednim ispitom ? Zanimanje vozač motornog vozila je izuzetno teško i zahtjevno zanimanje, a ovo tumačenje je u izravnoj koliziji s Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011-2020. Redovna Srednja škola se izjednačava sa tečajem i postaje bezvrijedna ako će učenici nakon završetka škole morati polagati SSO o Početnim kvalifikacijama. Kada se smanjuje broj djece koje se upisuju u srednje škole, jedno od rijetkih zanimanja za kojim postoji interes postaje bezvrijedno i sprema mu se ukidanje. Tko će ići uopće u Srednju školu ako može jednim ispitom postati vozač. Posebno danas kada je potražnja za iskusnim vozačima u EU povećana, ostat ćemo bez kvalitetnih novih vozača i profesora svih struka u 20 Srednjih škola. Do sada se moglo stjecati kvalifikacije na više načina ali Početne kvalifikacije nisu zaživjele u praksi. Periodičnu izobrazbu provode svi ali nitko Početnu izobrazbu. Pretpostavljam da postoji valjani razlog zašto je tome tako. S poštovanjem ! Miroslav Budić prof. Srednja tehnička prometna škola Split</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Poštovani, što je sa nama koji smo stekli svjedodžbu o stečenoj stručnoj spremi u zanimanju vozač nakon 1. srpnja 2013. godine? Da li će se početna kvalifikacija priznati i nama ili ćemo unatoč odslušanim predavanjima i stečenoj kvalifikaciji SSS "vozač motornog vozila" morati ponovno plaćati i polagati početne kvalifikacije? Što je sa nama koji radimo kao vozači B kategorije i posjedujemo SSS? Nadam se da nećemo ispasti žrtve i da ćemo opet morati polagati nekakve tečajeve, unatoč stečenoj SSS. S poštovanjem, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>                       |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrti su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksi služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksi službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>                  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>       | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>                   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaxiprijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>                      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>                      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>dr.sc. Stipan Matoš</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Smatram da je potrebno zadržati stavak 4. članka 7. iz postojećeg Zakona. Početne kvalifikacije stječu se: a) redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač ispitni centar, uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije (uvjetovati da prethodno treba biti završena srednja škola) i c) provjerom znanja (uvjetovati da prethodno treba biti završena škola prometnog smjera) Radne obveze profesionalnih vozača postaju sve zahtjevnije u pogledu sigurnosti, vođenja prijevozne dokumentacije, poznavanja stranih jezika, brige za teret i putnike. Razina ishoda učenja za tako zahtjevno i zanimanje nije prihvatljiva ispod 4.1 prema HKO-u. Danas je posao profesionalnog vozača u cestovnom prometu sve složeniji i zahtjeva mnoga znanja i kompetencije koje je moguće ostvariti jedino srednjoškolskim obrazovanjem: poznavanje modernih transportnih tehnologija, poznavanje komunikacijskih sistema, informatička pismenost, osnove stranog jezika...</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakon definira da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |
| <p><b>dr.sc. Stipan Matoš</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> ČLANAK 7., STAVAK 6. U članku 5., stavak 2. navedeno je da će vozači u autotaksi prijevozu i iznajmljivanju vozila s vozačem početnu kvalifikaciju stjecati po posebnom programu za vozače B kategorije, a u članku 7., stavak 2. da se ona sastoji od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa, što je nedopustivo jer se radi o privilegiranju ovih vozača u odnosu na sve druge. Osim toga i njih se omalovažava jer bi znanje trebali pokazati na testu za kandidate za vozače u auto-školama i pri tome ništa novoga potrebnog za prakticiranje svog novog zanimanja ne bi naučili. Stoga je potrebno izraditi poseban program.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>AUTOTAKSI PRIJEVOZ 3870</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima</p>  |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Bojan Divjak</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Poštovani! Najosnovniji dio u životu je školovanje, ako ćemo ga gasiti raznim tečajevima ,takav način zakonskih okvira dovodi putnike ili razne prijevoze u vrlo NESIGURAN PRIJEVOZ!!!!Nezaboravimo da nam djeca koriste javni gradski prijevoz kao što je taxi i busevi te svi skupa želimo da su u sigurnim rukama.Prometna skola i fakultet su jedni od težih zanimanja i nema potrebe omalovažavati ovakvim prijedlogom struku i ljude koji su završili navedenu skolu ili onih koji ju trenutno završavaju,tj.ispada da ih uspoređujemo sa nkvljudima koji nikad nisu mogli nigdje raditi i sad bi bili vozači samo jednim tečajem.Nevraćajmo se u kameno doba S poštovanjem!</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>   |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>   |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>   |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>   |

**Tomislav Kučina**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

U nacrtu prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu u članku 7. je brisan stavak 4. koji je zakonski regulirao da se završavanjem srednjoškolskog obrazovanja za zanimanje vozač uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama. U navedenom Zakonu poglavlje: „II UVJETI OBAVLJANJA DJELATNOSTI ZA VOZAČE I VOZILA“ a samim time i Početne kvalifikacije navedene u članku 7. temelje se na EU Direktivi koja govori o stručnoj osposobljenosti vozača u skladu s pravilima Zajednice o najnižoj osposobljenosti za određene vozače u cestovnom prometu. Ta najniža osposobljenost prema prijedlogu Zakona se stječe provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija koje obuhvaća pohađanje tečaja u trajanju od 140 sati i provjeru znanja. U nastavnom programu za vozača motornog vozila sadržaji su podijeljeni u tri skupine: Općeobrazovni dio u trajanju od 1.434 sati, Stručno-teorijski dio u trajanju od 982 sata i praktični dio u trajanju od 584 sata što ukupno čini 3.000 sati. U opće obrazovnom dijelu su također sadržaji i moduli kojima vozači stječu potrebne kompetencije za budući posao kao: poznavanje stranih jezika, način komunikacije s strankama, geografsko poznavanje okruženja kojim se vozači kreću te poznavanje suvremenih računalnih i informatičkih rješenja koja koriste vozaču u njegovom poslu. U stručno-teorijskom dijelu kroz nastavu i vježbe vozači stječu potrebne kompetencije iz područja cestovnog prometa, dok u praktičnom dijelu učenici i polaznici u prijevozničkim tvrtkama stječu potrebne znanja i vještine u stvarnim radnim uvjetima uz istodobno stjecanje vozačke dozvole B i C kategorije. Navedeni nastavni moduli obuhvaćaju sve sadržaje koji su u skladu s Ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. Kroz navedene obrazovne sadržaje učenici i polaznici prolaze razne vrste i oblike provjere znanja, kako u obrazovnoj ustanovi tako i kroz razne oblike vanjskog vrednovanja mentora u prijevozničkim tvrtkama i službene ispite tijekom prolaska kroz proces osposobljavanja za vozača B i C kategorije. Navedene provjere znanja obuhvaćaju sve elemente koji su u skladu s provjerom znanja navedenom u stavku 2. članka 7 navedenog Zakona. Ne odbacujući mogućnost stjecanja Početnih kvalifikacija kroz provjeru znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija koje obuhvaća pohađanje tečaja i provjeru znanja kako način stjecanja „najniže osposobljenosti za određene vozače u cestovnom prometu“ smatram da se kroz srednjoškolsko obrazovanje za vozača postiže i viša razina osposobljenosti od gore navedene i po sadržajima i po fondu sati, a također i da je provjera znanja kroz elemente unutarnjeg i vanjskog vrednovanja i više nego zadovoljavajuća. Srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač može se steći kroz redovito školovanje i kroz obrazovanje odraslih u programu prekvalifikacije savladavanjem razlikovnih i dopunskih sadržaja iz područja cestovnog prometa kojom se stječu potrebe kompetencije Slijedom navedenih činjenica predlažem da se u članku 7. doda stavak kojim će utvrditi da se početne kvalifikacije stječu i kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač i koji će omogućavati da se uz svjedodžbu za zanimanje vozač izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama. Tomislav Kučina, dipl. ing. Škola za cestovni promet, Zagreb

**Prihvaćen**

Prihvaća se. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>                                    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Siniša Gregurek</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena</p>                                      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>                                     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>                          | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>                                     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         U prijelaznim i završnim odredbama Zakona se riješava pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>   |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Mislav Havičić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Smatram da teorijski ispit iz poznavanja prometnih propisa nije potreban za autotaksi vozače jer je posjedovanje vozačke dozvole B kategorije dovoljna kvalifikacija.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Igor Jelić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/>         Brisanje stavka 4. članka 7. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Što ćemo time postići? Hoćete li postići kvalitetnije obrazovanje? Uvjerite me da ćete sa tečajem od 140 školskih sati postići kvalitetnije obrazovanje u odnosu na dosadašnjih više od 3000 školskih sati tijekom redovnog obrazovanja. Uvjerite me da ćete sa tih 140 sati postići veću sigurnost, sigurnost koja nam je najbitniji faktor prometnog sustava u cjelini. Sigurnost koju želimo i možemo jedino postići kvalitetnim obrazovanjem, ali nikako obrazovanjem ubrzanim tečajem od 140 sati. Uvjerite me da će mogući/budući polaznici imati priliku sudjelovati u EU projektima (razmjena učenika) i time steći dodatna znanja, iskustva i kompetencije! I za kraj, struku ostavite struci! Igor Jelić, mag.ing.traff.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>  |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Miljenko Lukiček</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Umjesto Stavka 1. koji glasi: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. Predlažem : Početne kvalifikacije stječu se srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane Zakonom. Obrazloženje: Prijedlogom novog Zakona o prijevozu u cestovnom prijevozu nisu definirani uvjeti za pristupanju stjecanja početnih kvalifikacija. Dakle , dovoljno je da je osoba koja pristupa provjeri znanja pismena i da s uspjehom položi provjeru znanja ili da to stekne ubrzanim početnim kvalifikacijama ( tečaj od 140 sati). Mislim da je to veliki korak unatrag , jer se tehnologija prijevoza u cestovnom prometu ubrzano razvija . Danas je posao profesionalnog vozača u cestovnom prometu sve složeniji i zahtjeva mnoga znanja i kompetencije koje je moguće ostvariti jedino srednjoškolskim obrazovanjem: poznavanje modernih transportnih tehnologija, poznavanje komunikacijskih sistema , informatička pismenost, osnove stranog jezika .... U tom smjeru idu i najrazvijenije zemlje svijeta kao što su Skandinavske zemlje, gdje su sigurnost u prometu i prometna kultura na najvišoj razini. Miljenko Lukiček , dipl. ing. Škola za cestovni promet , Zagreb</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>  |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaxiprijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>  |
| <p><b>dario prpić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Zabrinjavajuće je da se u prijedlogu članka 7. ne predviđa način stjecanja početnih kvalifikacija vozača srednjoškolskim obrazovanjem nego samo provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija, tečajem u trajanju od 140 sati. Predlažem da se početne kvalifikacije stječu srednjoškolskim obrazovanjem, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Marica Barać, dipl.ing. Tehnička i industrijska škola Ruđera Boškovića u Sinju</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>  |
| <p><b>dario prpić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Predlažem da se u članku 7. stavak 1. uvrsti kao način stjecanja početne kvalifikacije i redovno školsko obrazovanje i obrazovanje odraslih za zanimanje vozač motornog vozila. Dario Prpić, struč. spec. ing. traff. Strukovna škola Gospić</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>                        |

**Ištvan Kerekeš**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Primjedba na prijedlog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu U Članku 7. Umjesto Stavka 1. Koji glasi: Početne kvalifikacije osim početnih kvalifikacija iz članka 5. Stavka 2. Ovog Zakona stječu se: - provjerom znanja ili - ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija Predlažem: Početne kvalifikacije osim početnih kvalifikacija iz članka 5. Stavka 2. ovog zakona stječu se: a) srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje Vozač kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač, uz redovitu svjedodžbu izdaje se i SSO s početnim kvalifikacijama. b) nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač - provjerom znanja ili - ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija  
Obrazloženje: Profesionalni vozači u sve složenijim uvjetima rada moraju ostvariti sigurniji, efikasniji, kulturniji i ekološki prihvatljiviji javni prijevoz. Da bi to uspješno ostvarili moraju steći i tijekom rada permanentno usavršavati svoja stručna znanja i kompetencije. Složenost poslova u koje spadaju upravljanje vozilom, postupanje s putnicima i teretom, primjena ICT sustava, pravilno vođenje prijevozne dokumentacije, komunikacija s ovlaštenim i inim osobama, poznavanje stranog jezika i sl. svakako zahtijeva srednjoškolsku razinu obrazovanja, a ne samo tečaj ili samostalnu pripremu provjere znanja. Kao srednjoškolski nastavnik prometne struke, ali i kao instruktor profesionalnih kategorija sa više od 20 godina staža u struci, moram reći da je ovakav prijedlog Zakona izuzetno opasan. U vremenu kada nam je jedan od nacionalnih interesa bitno smanjivanje broja smrtno i teže stradalih osoba u prometnim nesrećama, onda NE SMIJEMO dozvoliti opadanje kriterija i kvalitete obrazovanja ili osposobljavanja mladih vozača. Ovaj prijedlog Zakona upravo to i radi. Važno je napomenuti da vozač postajete razvijanjem „ vozačke svijesti“ koje možete postići kroz jedno dulje razdoblje, a ne prolazanjem raznoraznih tečaja kojima idete na ruku lobijima autoškola. Na kraju: važnost kvalitetnog obrazovanja je isto tako jedan od uvjeta kojima mlade zasigurno možemo zadržati u Lijepoj Našoj. Ištvan Kerekeš, dipl. ing cestovnog prometa Tehnička i industrijska škola Ruđera Boškovića u Sinju

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je propisano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Maja Balenović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> U članku br. 7 izbrisan je stavak 4. postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2013. godine koji nas može dovesti do zaključka da se umanjuje, odnosno zanemaruje važnost profesionalnosti i kompetentnosti budućih profesionalnih vozača. Može li se doista kvaliteta srednjoškolske obuke i obrazovanja u trajanju od tri godine i 3.000 nastavnih sati teoretskog i praktičnog dijela poistovjetiti sa 140 sati ubrzanog tečaja?<br/> Suvremeno tržište i poslodavci očekuju zaposlenika koji je u korak sa tehničkim i tehnološkim inovacijama a ne zaposlenika kojega će morati dodatno obučavati. Ovim prijedlogom Zakona odnosno brisanjem stavka 4. zakinuti su svi mladi ljudi koji doista žele postati profesionalci te poznavati svaki segment posla koji ih očekuje, zakinuti su poslodavci koji će morati dodatno obučavati zaposlenike (osim primarnih vještina osigurati im i dodatne tečajeve npr. Zaštita na radu, Prva pomoć i sl., koje vozači trenutno steknu i polože tijekom redovnog obrazovanja).<br/> Sa aspekta sigurnosti cestovnog prometa zakidamo sami sebe, dakle, u težnji da povećamo sigurnost prometa mi smanjujemo potrebna znanja i vještine profesionalnih vozača. Također, trenutni kadar koji obučava profesionalne vozače prema Pravilniku o stručnoj spremi i pedagoško-psihološkom obrazovanju nastavnika u srednjem školstvu mora imati visoku stručnu spremu te položenu Pedagoško-psihološko-didaktičko-metodičku izobrazbu koja ovim prijedlogom Zakona nije nigdje navedena. Ono što želim naglasiti je da su od osnivanja Prometne škole 1949. god., ljudi uvidjeli iznimnu važnost ove gospodarske djelatnosti, primjetili potrebu za istraživanjem i unaprijeđenjem prometne struke te potrebu za kvalitetnom obukom profesionalnih vozača u cilju povećanja sigurnosti cestovnog prometa. Smatram da trebamo i ostati pri tim ciljevima i težnjama ne ukidajući redovno srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje Vozač motornog vozila. Maja Balenović, mag.ing.traff.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksiprijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Tea Dogan</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Smatram da početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije nije potrebna zbog činjenice da predstavlja dodatno birokratsko opterećenje za zainteresirane pojedince, a ne garantira veću sigurnost u prometu. Svi vozači s položenom B kategorijom prošli su osposobljavanje za vozača.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p>   |
| <p><b>Maja Kurek</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Teorijski ispit o prometnim pravilima već su položili svi imatelji dozvola B kategorije i nije potrebno ponavljati ga.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Boško Barać</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Brisanjem stavka 4. članka 7. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu neće se postići ništa. Sa tečajem od 140 sati ćete postići to da će se počecati broj prometnih nesreća .Smanjenje broja prometnih nesreća postići ćete kvalitetnim obrazovanjem. Predlažem : Početne kvalifikacije stječu se a)redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač,kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja,uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom.Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač ispitni centar ,uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b)nakon završenog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač-provjerom znanja nakon završenog najmanje četverogodišnjeg obrazovanja cestovnog prometnog smjera. Radne obveze profesionalnih vozača postaju sve zahtjevnije pogledu sigurnosti,vođenja prijevozne dokumentacije,poznavanja stranih jezika,brige za teret i putnike.Razina ishoda učenja za tako zahtjevno i zanimanje nije prihvatljiva ispod 4.1 prema HKO-u S poštovanjem Boško Barać Sinj -</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>  |
| <p><b>Učilište za cestovni promet</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Članak 7. st.1 Trebao bi glasiti : Početne kvalifikacije stječu se kroz sljedeće načine: a) Opcija koja obuhvaća pohađanje tečaja i provjeru znanja (280 sati teoretske i 20 sati praktične nastave, odnosno 70 sati teoretske nastave za osobe iz Članka 5 stavka2), za koju se nakon položene provjere znanja izdaje svjedodžba o stečenoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama ( SSO o početnim kvalifikacijama); b) Opcija ubrzanog stjecanja početne kvalifikacije koja obuhvaća pohađanje skraćenog tečaja i provjeru znanja (140 sati teoretske i 10 sati praktične nastave), za koju se nakon položene provjere znanja izdaje svjedodžba o stečenoj osposobljenosti o ubrzanim početnim kvalifikacijama (SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama); ; c) Iznimno od točke a) ovog stavka, početne kvalifikacije stječu se i kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom i Pravilnikom, kao i uvjet prolaznosti na provjeri znanja. Nakon završenog obrazovanja i provedene provjere znanja za zanimanje vozač, uz redovitu svjedodžbu izdaje se i SSO o početnim kvalifikacijama. Obrazloženje : Direktiva 2003/59/EZ u Članku 3. st. 1. države članice dužne su osigurati : a) sustav početne kvalifikacije, koji se sastoji od dvije opcije i to: - Opcija koja obuhvaća pohađanje tečaja i provjeru znanja (Program tečaja provodi se kroz 280 sati teoretske i 20 sati praktične nastave). - Opcija koja obuhvaća samo</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama. Ministar će Pravilnikom propisati nastavni plan i program početne i periodičke izobrazbe vozača za pojedine kategorije vozila.</p> |

provjeru znanja, vještina i ponašanja (bez obaveze pohađanja tečaja) Države članice odabiru jednu od tih dviju opcija b) sustav periodičnog osposobljavanja U Članku 3. st. 2. navodi se da države članice mogu isto tako predvidjeti sustav ubrzanog stjecanja početne kvalifikacije u trajanju 140 sati teoretske i 10 sati praktične nastave. Sukladno navedenom, uopće ne postoji potreba da se u Zakonu komplicira sa definiranjem stjecanja početnih kvalifikacija na način da se malo koriste odredbe iz Članka 3. stavka 1. točke a – 1 ili a-2, kad je to jednostavno riješeno primjenom Članka 3. st. 2 Direktive. To se posebno ističe u članku 8. Zakona, u kojem se daju veća prava osobama koja polažu ispit bez tečaja jer mogu upravljati vozilima više kategorije s mane godina starosti, od osoba koje pohađaju tečaj. Ovim izmjenama je izbjegnuto npr. da osoba koja nije pohađala tečaj a ima SSO može upravljati vozilom C i CE kategorije sa 18 godina starosti, dok to osoba koja je pohađala tečaj i ima SSO može tek sa 21 godinom. Nadalje, logički je da se osobama koje su završile „puni“ tečaj (280 + 20 sati) omogući da ranije upravljaju vozilom nego osobe koje su stekle kvalifikaciju ubrzanom načinom ( 140 + 10 sati). Osobe iz ČL.5. stavka 2. također bi morale proći određeni nivo obrazovanja (70 sati) sukladno predloženoj izmjeni u Članku 7. stavku 6. Iznimka su osobe koje su završile srednju školu za zanimanje vozač. Te osobe bi trebale po završetku obrazovanja samo položiti stručni ( teoretski) dio ispita. Kako je srednjoškolsko obrazovanje trenutno jedan glavnih načina obrazovanja za vozače i kako se srednjoškolsko obrazovanje planira regulirati kao obavezno, to bi trebalo ostaviti ovu mogućnost stjecanja početnih kvalifikacija, uz obavezan uvjet provjere stručnih znanja na kraju obrazovanja. Uvjet provjere stručnih znanja, bio bi obavezan za sve načine stjecanja početnih kvalifikacija, zbog uvjeta izjednačavanja kvalitete i nivoa znanja te stečenih kompetencija u obrazovanju za vozače motornih vozila.

#### **Učilište za cestovni promet**

##### **Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Članak 7. stavak 6. Treba glasiti : 6) a) Početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila sa vozačem kao posebnom obliku prijevoza sastoji se iz tečaja i teorijskog dijela ispita. b) Program tečaja iz točke a) ovog stavka, iznosi 70 sati teoretske nastave, donosi ga Ministar a provode centri za osposobljavanje vozača. c) Ispit za početne kvalifikacije iz točke a) ovog stavka, provode ispitni centri prema teoretskom dijelu programa iz točke b) ovog stavka. d) Rok za primjenu stavka 6. je 12 mjeseci od dana donošenja Pravilnika (programa).  
Obrazloženje : Vozači koji rade u autotaksi prijevozu putnika kao i vozači koji rade na vozilima iznajmljenim zajedno sa vozačem, kao posebni oblici prijevoza iziskuju daleko veće kompetencije i znanja nego što je to puko poznavanje prometnih propisa, što je u biti i uvjet za dobivanje vozačke dozvole B kategorije. Obzirom da navedeni vozači zapravo obavljaju javni prijevoz, potrebno je njihovu razinu znanja i kompetencija podići na viši nivo. Njihova opća i stručna znanja moraju biti iznad znanja prosječnog Vozača B kategorije. Zbog navedenog je potrebno osmisliti kraći program od cca 70 sati (polu programa za stjecanje ubrzanih početnih kvalifikacija za C kat.), kojim bi ti vozači stekli viši nivo općih i stručnih znanja koja su im potrebna za posao koji obavljaju.

#### **Odbijen**

Odbijeno - Procijenjeno je kako propisane norme zadovoljavaju postavljene uvjete.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Kristina Matoš Drinovac</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Smatram da je potrebno zadržati stavak 4. članka 7. iz postojećeg Zakona odnosno omogućiti stjecanje početne kvalifikacije vozača: a) putem redovnog srednjoškolskog obrazovanja i obrazovanja dorašlih za zanimanje vozač, b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije (uvjetovati da prethodno treba biti završena srednja škola) i c) provjerom znanja (uvjetovati da prethodno treba biti završena škola prometnog smjera). Tijekom srednjoškolskog obrazovanja za zanimanje Vozač motornog vozila polaznici osim općih znanja, vještina i stajališta za osobni razvoj i daljnje učenje stječu praktična i teorijska znanja i vještine za obavljanje poslova vozača motornog vozila, te stječu: - sposobnosti za sigurno i pravilno upravljanje motornim vozilom na prometnicama - znanja i vještine za pravilno upravljanje motornim vozilom, uređajima i opremom tijekom rada te njihovo pravilno održavanje - znanja o sigurnosti pri radu, - osobnu odgovornost i ekološku svijest. Brisanjem stavka 4. postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2013. kojim je omogućeno stjecanje početne kvalifikacije kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, zahtjevno i kompleksno zanimanje vozača svodi se na najnižu vrstu osposobljavanja, provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija (pohađanje tečaja u trajanju od 140 sati) i polaganjem ispita. Pučko otvoreno učilište Invictus</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakon definira da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>        |
| <p><b>Kristina Matoš Drinovac</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> ČLANAK 7., STAVAK 6. U članku 5., stavak 2. navedeno je da će vozači u autotaksi prijevozu i iznajmljivanju vozila s vozačem početnu kvalifikaciju stjecati po posebnom programu za vozače B kategorije, a u članku 7., stavak 2. da se ona sastoji od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa, što je nedopustivo jer se radi o privilegiranju ovih vozača u odnosu na sve druge. Osim toga i njih se omalovažava jer bi znanje trebali pokazati na testu za kandidate za vozače u auto-školama i pri tome ništa novoga potrebnog za prakticiranje svog novog zanimanja ne bi naučili. Stoga je potrebno izraditi poseban program sa sadržajima od kojih smo neke naveli u komentaru članka 5. stavak 2. Pučko otvoreno učilište Invictus</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Strojarska i prometna škola, Varaždin</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Prijedlog za stjecanje početnih kvalifikacija (vezano uz čl.7., st.1): 1. redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozača 2. obrazovanjem odraslih polaznika za zanimanje vozača 3. ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje trogodišnjeg srednjoškolskog obrazovanja 4. provjerom znanja nakon završenog najmanje četverogodišnjeg srednjoškolskog obrazovanja prometnog smjera. Polaznici u redovnom srednjoškolskom obrazovanju i obrazovanju odraslih polaznika za strukovnu kvalifikaciju vozača dobivaju početne kvalifikacije na temelju završne svjedodžbe za vozače. Obrazloženje: Radne obveze profesionalnih vozača postaju sve zahtjevnije u pogledu sigurnosti, efikasnosti, ekološki prihvatljivog prijevoza, vođenja prijevozne dokumentacije, komunikacije na stranom jeziku, primjene IKT-a, postupanje s teretom i brige oko putnika te praćenja zakonske regulative. Razina ishoda učenja za tako zahtjevno zanimanje nije prihvatljiva ispod 4.1 prema HKO-u.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ivan Mikelić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Smatram da početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije nije potrebna zbog činjenice da predstavlja dodatno birokratsko opterećenje za zainteresirane pojedince, a ne garantira veću sigurnost u prometu. Svi vozači s položenom B kategorijom prošli su osposobljavanje za vozača. Ja osobno imam zvanje kv vozača i sss tehničar cestovnog prijevoza sve što učim u školi to je praksa na cesti i najbolje se vidi u polaganju b kategorije vozila i mislim da je sve drugo bezpotrebno za b kategoriju, a škola je izvrsna za one koji se misle usavršavati dalje i postizati uspjeh posla na veću razinu. Postojeće taksiste svakako zaštititi i omogućiti daljnji rad kao i dosad bez polaganja ispita koji će biti za nove taksiste ,cijenu starta ,cijenu kilometra zaštititi ,a s time i samu djelatnost ,svake godine, ili svako tri godine liječnički pregled i provjera sposobnosti što garantira sigurnost kao i svakih 5 godina provjera znanja. odrediti minimalnu starost vozila na 10 godina i pojednostaviti tehnički pregled vozila</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Iva Ivanković</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> S obzirom da se sve provjere znanja već prolaze kada se polaže vozački ispit, smatram da je nepotrebno dodavati provjere znanja i dodatnih kvalifikacija za već položeno znanje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |

**Renata Heljić**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Umjesto Stavka 1. koji glasi: Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – provjerom znanja ili – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. Predlažemo : Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar , uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač b1) provjerom znanja nakon završenog najmanje četverogodišnjeg obrazovanja cestovnog prometnog smjera b2) ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač

Obrazloženje: -Republika Hrvatska donijela je Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH 2011. - 2020. godine,(Narodne novine 59/2011) u kojem stoji da je „Sigurnost svih sudionika u prometu na cestama jedan od temeljnih društvenih ciljeva“ - Ministarstvo gospodarstva je tijekom više od dvije godine, vodilo proces stvaranja Strategije pametne specijalizacije (S3) - jednog od najvažnijih strateških gospodarskih okvira za Republiku Hrvatsku u kojem je jedno prioritarnih područja Promet i mobilnost u okviru kojeg se predviđaju "istraživačko-razvojne aktivnosti u segmentima razvoja pametne opreme, usluga za unaprjeđenje prometa i mobilnosti i poboljšanje sigurnosti." Ovaj prijedlog zakona predviđa da se početne kvalifikacije za vozača mogu steći samo polaganjem ispita ili brzim tečajem od 140 sati. Postavlja se pitanje kako ćemo se uskladiti s gore navedenim strategijama i nacionalnim programima. Predviđeno je značajno smanjenje kompetencija potrebnih za obavljanje ovako važnog i odgovornog posla koji osim temeljnih znanja i vještina predviđa razvijenu svijest vozača u pogledu odnosa prema svim sudionicima u prometu, ekološku svijest, znanja o radu na siguran način, znanje barem jednog stranog jezika, poznavanje zakonskih propisa i regulative te modernih transportnih tehnologija i informatičkih sustava. Želimo li se uskladiti s EU potrebno je slijediti smjernice Direktive 2003/59/EZ, ali ne trebamo odustajati od vrlo kvalitetnog srednjoškolskog obrazovanja u ovom zanimanju koje već imamo u našim strukovnim školama diljem Hrvatske. One nimalo ne zaostaju za srednjim strukovnim školama Danske, Švedske, Finske u kojima se obrazuju profesionalni vozači u redovnom sustavu i s kojima naše prometne škole već godinama vrlo uspješno surađuju. Želimo li slijediti gore navedene strategije i nacionalne programe ne smijemo odustati od temeljitog školovanja odgovornog vozača kojeg kao putnik želimo sresti, a kao poslodavac želimo zaposliti. Škola za cestovni promet, Zagreb

**Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti**

**Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Potrebno je preformulirati prvu stavku članka 7., te drugu u potpunosti izbaciti: (1) Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: – ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija (isključivo za osobe koje su završile trogodišnje i četverogodišnje strukovno obrazovanje.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno - Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakon definira da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> U članku 7., pod stavkom 4., potrebno je točku pod c) formulirati na sljedeći način: „vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju vozač motornog vozila“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakon člankom 7. stavkom 3. propisuje da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> |
| <p><b>Vladimir Kozjak</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Početne kvalifikacije, osim početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga zakona, stječu se: a) redovnim srednjoškolskim obrazovanjem za zanimanje vozač, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozač obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom. Nakon završenog obrazovanja za zanimanje vozač Ispitni centar, uz redovitu svjedodžbu izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama b) nakon završenog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač b1) provjerom znanja nakon završenog najmanje četverogodišnjeg obrazovanja cestovnog prometnog smjera b2) ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija nakon završenog najmanje srednjoškolskog obrazovanja koje nije u zanimanju vozač</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakon definira da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>                        |
| <p><b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Smatramo da je potrebno zadržati stavak 4. članka 7. iz postojećeg Zakona odnosno omogućiti stjecanje početne kvalifikacije vozača: a) putem redovnog srednjoškolskog obrazovanja i obrazovanja dorašlih za zanimanje vozač, b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije (uvjetovati da prethodno treba biti završena srednja škola) i c) provjerom znanja (uvjetovati da prethodno treba biti završena škola prometnog smjera)</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>                 |
| <p><b>Hrvatska udruga vozača i autoservisera</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> Smatramo da je potrebno zadržati stavak 4. članka 7. iz postojećeg Zakona odnosno omogućiti stjecanje početne kvalifikacije vozača: a) putem redovnog srednjoškolskog obrazovanja i obrazovanja dorašlih za zanimanje vozač, b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije (uvjetovati da prethodno treba biti završena srednja škola) i c) provjerom znanja (uvjetovati da prethodno treba biti završena škola prometnog smjera) Danas je posao profesionalnog vozača u cestovnom prometu sve složeniji i zahtjeva mnoga znanja i kompetencije koje je moguće ostvariti jedino srednjoškolskim obrazovanjem: poznavanje modernih transportnih tehnologija, poznavanje komunikacijskih sistema, informatička pismenost, osnove stranog jezika .... U tom smjeru idu i najrazvijenije zemlje svijeta kao što su Skandinavske zemlje, gdje su sigurnost u prometu i prometna kultura na najvišoj razini.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakon definira da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>                        |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima</p>   |

**Pučko otvoreno učilište Invictus  
Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Smatramo da je potrebno zadržati stavak 4. članka 7. iz postojećeg Zakona odnosno omogućiti stjecanje početne kvalifikacije vozača: a) putem redovnog srednjoškolskog obrazovanja i obrazovanja dorađanih za zanimanje vozač, b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije (uvjetovati da prethodno treba biti završena srednja škola) i c) provjerom znanja (uvjetovati da prethodno treba biti završena škola prometnog smjera) Danas je posao profesionalnog vozača u cestovnom prometu sve složeniji i zahtjeva mnoga znanja i kompetencije koje je moguće ostvariti jedino srednjoškolskim obrazovanjem: poznavanje modernih transportnih tehnologija, poznavanje komunikacijskih sistema, informatička pismenost, osnove stranog jezika .... U tom smjeru idu i najrazvijenije zemlje svijeta kao što su Skandinavske zemlje, gdje su sigurnost u prometu i prometna kultura na najvišoj razini. Tijekom srednjoškolskog obrazovanja za zanimanje Vozač motornog vozila polaznici osim općih znanja, vještina i stajališta za osobni razvoj i daljnje učenje stječu praktična i teorijska znanja i vještine za obavljanje poslova vozača motornog vozila, te stječu: - sposobnosti za sigurno i pravilno upravljanje motornim vozilom na prometnicama - znanja i vještine za pravilno upravljanje motornim vozilom, uređajima i opremom tijekom rada te njihovo pravilno održavanje - znanja o sigurnosti pri radu, - osobnu odgovornost i ekološku svijest. Upravo iz navedenog smatram neprihvatljivim da u vremenu u kojem je „Sigurnost svih sudionika u prometu na cestama jedan je od temeljnih društvenih ciljeva“ (Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH 2011. - 2020. godine, Narodne novine 59/2011.), a potreba za stručnim, educiranim i kvalitetnim vozačima sve veća da se u nacrtu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu briše stavak 4. postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2013. kojim je omogućeno stjecanje početne kvalifikacije kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, te da se tako zahtjevno i kompleksno zanimanje svede isključivo na najnižu vrstu osposobljavanja, provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija (pohađanje tečaja u trajanju od 140 sati) i polaganjem ispita. ČLANAK 7., STAVAK 6. U članku 5., stavak 2. navedeno je da će vozači u autotaksi prijevozu i iznajmljivanju vozila s vozačem početnu kvalifikaciju stjecati po posebnom programu za vozače B kategorije, a u članku 7., stavak 2. da se ona sastoji od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa, što je nedopustivo jer se radi o privilegiranju ovih vozača u odnosu na sve druge. Osim toga i njih se omalovažava jer bi znanje trebali pokazati na testu za kandidate za vozače u auto-školama i pri tome ništa novoga potrebnog za prakticiranje svog novog zanimanja ne bi naučili. Stoga je potrebno izraditi poseban program sa sadržajima od kojih smo neke naveli u komentaru članka 5. stavak 2.

**Kristina Filipović  
Početne kvalifikacije, Članak 7.**

• Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

**Prihvaćen**

Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> • Članak 7. st. 6. Predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se. U prijelaznim i završnim odredbama Zakona rješava se pitanje priznavanja stečenih kvalifikacija za vozače po prijašnjim propisima.</p> |

**Uber Croatia d.o.o.****Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Članak 7., st. 6., Uber smatra kako je posjedovanje vozačke dozvole B kategorije dovoljna kvalifikacija za vozače koji upravljaju vozilima za autotaksi prijevoz ili obavljaju iznajmljivanje vozila s vozačem kao posebnog oblika prijevoza. Početna kvalifikacija nije potrebna i stvorit će neželjenu administrativnu barijeru poduzetnicima te osobama koje bi se htjele zaposliti u autotaksi prijevozu. Pogotovo zabrinjava činjenica što nije definirano kako će se stjecati kvalifikacija, tko će biti ovlašten za njeno izdavanje te koliko će stajati. Stoga predlažemo da se stavak izmijeni sljedećim tekstom: (6) Početna kvalifikacija za upravljanje vozilima B kategorije u autotaksi prijevozu putnika i iznajmljivanju vozila sa vozačem kao posebnom obliku prijevoza nije potrebna.

**Marijana Soldatović****Početne kvalifikacije, Članak 7.**

Predlagatelj Zakona člankom 7. propisuje dva načina stjecanja početne kvalifikacije vozača – tečaj + provjera znanja i samo provjerom znanja. Smatram da je potrebno zadržati stavak 4. članka 7. iz postojećeg Zakona odnosno omogućiti stjecanje početne kvalifikacije vozača:

a) putem redovnog srednjoškolskog obrazovanja i obrazovanja dorašlih za zanimanje vozač, b) ubrzanim stjecanjem početne kvalifikacije (uvjetovati da prethodno treba biti završena srednja škola) i c) provjerom znanja (uvjetovati da prethodno treba biti završena škola prometnog smjera) Danas je posao profesionalnog vozača u cestovnom prometu sve složeniji i zahtjeva mnoga znanja i kompetencije koje je moguće ostvariti jedino srednjoškolskim obrazovanjem: poznavanje modernih transportnih tehnologija, poznavanje komunikacijskih sustava, informatička pismenost, osnove stranog jezika .... U tom smjeru idu i najrazvijenije zemlje svijeta kao što su Skandinavske zemlje, gdje su sigurnost u prometu i prometna kultura na najvišoj razini. Tijekom srednjoškolskog obrazovanja za zanimanje Vozač motornog vozila polaznici osim općih znanja, vještina i stajališta za osobni razvoj i daljnje učenje stječu praktična i teorijska znanja i vještine za obavljanje poslova vozača motornog vozila, te stječu: - sposobnosti za sigurno i pravilno upravljanje motornim vozilom na prometnicama - znanja i vještine za pravilno upravljanje motornim vozilom, uređajima i opremom tijekom rada te njihovo pravilno održavanje - znanja o sigurnosti pri radu, - osobnu odgovornost i ekološku svijest. Zbog navedenog neprihvatljivo je da u vremenu u kojem je „Sigurnost svih sudionika u prometu na cestama jedan je od temeljnih društvenih ciljeva“ (Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH 2011. - 2020. godine, Narodne novine 59/2011.), a potreba za stručnim, educiranim i kvalitetnim vozačima sve veća da se u nacrtu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu briše stavak 4. postojećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2013. kojim je omogućeno stjecanje početne kvalifikacije kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač, te da se tako zahtijevno i kompleksno zanimanje svede isključivo na najnižu vrstu osposobljavanja, provjerom znanja ili ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija (pohađanje tečaja u trajanju od 140 sati) i polaganjem ispita.

**Odbijen**

Odbija se. Vozači autotaksi vozila i vozači koji obavljaju djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem kao posebni oblik prijevoza u cestovnom prometu, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije, također moraju steći početnu kvalifikaciju, ali po posebnom programu za vozače B kategorije.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Zakon definira da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ANDREA MATELJAN</b><br/> <b>Početne kvalifikacije, Članak 7.</b><br/> S obzirom na ozbiljnost i veliku odgovornost osoba koje obavljaju taksi djelatnost smatram da je nedopustivo da se omogući obavljanje takve djelatnosti isključivo i samo kroz posjedovanje vozačke dozvole i ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija. Smatram da navedene odredbe trebaju biti strože znači potrebno je iz ovog prijedlog Zakona izbaciti odredbe o ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija već da je ista moguća isključivo kroz redovno školovanje za vozača i obrazovanja doraslih za zanimanje vozač dostupno kroz redovni obrazovni sustav Republike Hrvatske. Isto tako, nužno je poznavanje grada u kojem se obavlja taksi djelatnost, stoga u ovom prijedlogu Zakona predlažem uvođenje odredbe koja će definirati isto, odnosno nužno je prije obavljanja taksi prijevoza u određenom gradu obaviti i polaganje ispita o poznavanju grada pri jedinici lokalne samouprave odnosno Gradu Zagrebu.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Zakonom je definirano da se svjedodžba o završnom radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje "vozač motornog vozila" smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p>  |
| <p><b>dr.sc. Stipan Matoš</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/> ČLANAK 10. Stavak 5. Mišljenja sam da bi bilo poželjno da Ministar nadležan za poslove prometa navedene akte donese u suglasnosti ministra nadležnog za obrazovanje jer se njihove nadležnosti isprepliću (inspekcijski nadzor) pa može doći do nejasnoća u provedbi obrazovanja u obrazovnim i ispitnim centrima štiti treba izbjeći.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |
| <p><b>Branko Luburić</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/> U Članku 10. stavku 5. Nakon teksta u prvom dijelu rečenice „Ministar nadležan za poslove prometa (u daljnjem tekstu Ministar)“ dodati „uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za poslove obrazovanja“<br/> Obrazloženje: Kada je u pitanju obrazovanje, obrazovni programi i sl. držimo da je nužna suradnja i koordinacija dvaju ministarstava. Udruga prometnih škola Republike Hrvatske</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |
| <p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/> U članku 10.stavak 5. potrebno je dodati da se uz Ministra nadležnog za poslove prometa navedeni akti donose uz suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje jer smatramo da je potrebna njihova suradnja kako bi se izbjegle nejasnoće u provedbi obrazovanja. Smatramo da je u navedenom stavku potrebno izbrisati " ...sadržaj obvezne stručne literature i postupak odobravanja predmetne literature..."te ostaviti kao što piše u važećem Zakonu:"... stručnu literaturu koja obuhvaća sva temeljna područja utvrđena programom...". I tražimo objašnjenje dodatnih uvjeta iz tog stavka: "... dodatnih uvjeta koje moraju zadovoljiti vozači da bi pristupili provjeri znanja za stjecanje stručne osposobljenosti."</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |
| <p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/> ČLANAK 10. Stavak 5. Mišljenja smo da bi bilo poželjno da Ministar nadležan za poslove prometa navedene akte donese u suglasnosti ministra nadležnog za obrazovanje jer se njihove nadležnosti isprepliću (inspekcijski nadzor) pa može doći do nejasnoća u provedbi obrazovanja u obrazovnim i ispitnim centrima štiti treba izbjeći.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/>         ČLANAK 10. Stavak 5. Nužno je da Ministar nadležan za poslove prometa navedene akte donese u suglasnosti ministra nadležnog za obrazovanje jer se njihove nadležnosti isprepliću pa može doći do nejasnoća u provedbi obrazovanja u obrazovnim i ispitnim centrima što treba izbjeći.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |
| <p><b>Vladimir Kozjak</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/>         U Članku 10. stavku 5. Nakon teksta u prvom dijelu rečenice „Ministar nadležan za poslove prometa (u daljnjem tekstu Ministar)“ dodati „uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za poslove obrazovanja“<br/>         Obrazloženje: Suradnja gospodarstva i obrazovnog sektora je nužna i opće poznata potreba pa je logično da predstavnici tih sektora (ministri) surađuju pri definiranju uvjeta za obavljanje djelatnosti prijevoza i uvjeta obrazovanja za tu djelatnost</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |
| <p><b>Strojarska i prometna škola, Varaždin</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/>         Prijedlog izrade nastavnog plana i programa za izobrazbu vozača i provođenje provjere (vezano uz čl. 10., st. 5): - ministar nadležan za poslove prometa donosi nastavni plan i program izobrazbe vozača i provođenje provjera uz suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje.<br/>         Obrazloženje: To je kompleksno pitanje koje zahtijeva suradnju ministarstva za poslove prometa i ministarstva za poslove obrazovanja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |
| <p><b>Kristina Matoš Drinovac</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/>         ČLANAK 10. Stavak 5. Ministar nadležan za poslove prometa navedene akte treba donositi u suglasnosti ministra nadležnog za obrazovanje jer se njihove nadležnosti isprepliću (inspekcijski nadzor) pa može doći do nejasnoća u provedbi obrazovanja u obrazovnim i ispitnim centrima štiti treba izbjeći. Pitanje obrazovanja ne može se rješavati bez mišljenja i suglasnosti nadležnog Ministarstva i Agencije za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih. Pučko otvoreno učilište Invictus</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |
| <p><b>Renata Heljić</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/>         U Članku 10. stavku 5. Nakon teksta u prvom dijelu rečenice „Ministar nadležan za poslove prometa (u daljnjem tekstu Ministar)“ dodati „uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za poslove obrazovanja“<br/>         Obrazloženje: Suradnja gospodarstva i obrazovnog sektora je nužna pri definiranju uvjeta obrazovanja za obavljanje djelatnosti prijevoza. Škola za cestovni promet, Zagreb</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |
| <p><b>Marijana Soldatović</b><br/> <b>Sadržaj programa izobrazbe, Članak 10.</b><br/>         U članku 10. stavak 5. potrebno je dodati da se uz Ministra nadležnog za poslove prometa navedeni akti donose uz suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje jer smatramo da je potrebna njihova suradnja kako bi se izbjegle nejasnoće u provedbi obrazovanja. Smatramo da je u navedenom stavku potrebno izbrisati " ...sadržaj obvezne stručne literature i postupak odobravanja predmetne literature..."te ostaviti kao što piše u važećem Zakonu:"... stručnu literaturu koja obuhvaća sva temeljna podučja utvrđena programom...". I tražimo objašnjenje dodatnih uvjeta iz tog stavka: "... dodatnih uvjeta koje moraju zadovoljiti vozači da bi pristupili provjeri znanja za stjecanje stručne osposobljenosti."</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - Kako se radi isključivo o obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza koja je isključivo u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te stručni nositelj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) u sustav prenosi Direktive EU, pa shodno tome procjenjuje kako nema osnove niti potrebe uključivanja ministarstva nadležnog za obrazovanje.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> U Članku 11. stavku 7 . Napomena: Preciznije odrediti osnovne uvjete za osnivanje ispitnih centara i dodati da stručne uvjete propisuje ministar nadležan za poslove prometa uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje. <b>Obrazloženje:</b> Kako su ovim Zakonom definirani osnovni uvjeti za osnivanje Centara za osposobljavanje vozača (a pravilnikom će se preciznije odrediti rad tih Centara) smatramo da se isto tako ovim Zakonom definiraju osnovni uvjeti za osnivanje ispitnih centara (a pravilnikom će se odrediti njihov način rada). U Članku 11. stavku 8 . Napomena: Izbrisati obavezu provedbe ispita u ispitnom centru nakon provedbe periodičke izobrazbe. <b>Obrazloženje:</b> Provedba ispita nakon periodičke izobrazbe u ispitnom centru bila bi značajan dodatni trošak za polaznike i značajno vremensko opterećenje koje je vozaču ionako teško odvojiti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NIJE PRIHVAĆENO - primjedbe na stavke 7. i 8. regulirat će Pravilnik.</p>  |
| <p><b>Branimir Mihalinec</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> u članku 11. stavku 2. točka b) Izbrisati: „preddiplomskim“ Na kraju dodati : „koji posjeduju pedagoške kompetencije i imaju najmanje godinu dana radnog iskustvu na poslovima edukacije“ <b>Obrazloženje:</b> Osobe koje podučavaju sadržaje predviđene Programom trebaju moći sublimirati znanja širokog spektra svih tematskih područja i prenijeti ih na primjeren način polaznicima. Sukladno tome njihova obrazovna razina traži VII stupanj, a uz to moraju posjedovati pedagoške kompetencije i određeno rano iskustvo kako bi se ostvarila učinkovitost kvaliteta podučavanja. U Članku 11. stavku 2. točka d) Dodati iza : u sjedištu Centra za osposobljavanje i u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri Ministar <b>Obrazloženje:</b> Dislocirano izvođenje je u praksi pokazalo vrlo velike anomalije U Članku 11. stavku 7. Napomena: Precizirati mrežu Ispitnih centara u kojima sudjeluju mješovita povjerenstva u koja su uključeni i predstavnici obrazovnih ustanova</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO - primjedbe na stavke 2b i 2d uvrštene su u zakon NIJE PRIHVAĆENO - primjedbe na stavak 7. regulirat će Pravilnik.</p> |

**Sindikata hrvatskog vozača****Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri, Članak 11.**

Članak 11. stavak 2. točka b) Treba glasiti: Stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka i to najmanje pet osoba u radnom odnosu na puno radno vrijeme sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem prometnog smjera (cestovnog) ili strojarškog, od kojih najmanje tri osobe s prometnim (cestovnim) smjerom za izvođenje programa osposobljavanja

Obrazloženje: Kako bi se provodila kvalitetna izobrazba, potrebno je osigurati da centri imaju kontinuirano raspoložive kadrove, koji će samim time i napredovati u pogledu svojih znanja i kvaliteta, a ne kao sada da centri zasnivaju radne odnose na 4 sata tjedno sa kadrovima koji samo zadovoljavaju propisane uvijete. To je osnovni preduvjet da se izbjegnu daljnje manipulacije oko periodičke izobrazbe vozača.

Navedeni prijedlog zakona upravo bi trebao biti takav da spriječi daljnji nastavak manipulacija. Trenutnim prijedlogom samo se otvara mogućnost da centri nemaju ni jednu zaposlenu osobu, te da angažiraju kadrove raznim ugovorima o djelu i slično samo u trenutku kada treba nešto odraditi. Članak 11. stavak 7. U rečenici : „ ... Ispitne centre osnivaju Hrvatska gospodarska komora, Hrvatska obrtnička komora, Hrvatski auto klub i druge pravne osobe koje ispunjavaju stručne uvjete koje Ministar propisuje pravilnikom.“ Potrebno je bi izbaciti navođenje naziva, tako da bi rečenica glasila : Ispitne centre osnivaju udruge, odnosno pravne osobe koje ispunjavaju stručne uvjete propisane pravilnikom koji donosi Ministar. Obrazloženje : Prema dosadašnjim iskustvima koja proizlaze iz direktne dodjele ovlasti provođenja ispita Hrvatskom auto klubu svjedočimo da ti načini stjecanja početne izobrazbe vozača doslovno nisu funkcionirali. Nadalje, bespotrebno je i dalje kroz Zakon favorizirati određene udruge odnosno pravne osobe, kada bi Pravilnik trebao jednako važiti za sve zainteresirane. Resorno ministarstvo trebalo bi imati važnu ulogu u provođenju ispita, kao što je to u ostalim članicama EU, i to kroz Agenciju za sigurnost prometa na cestama, koju RH naravno nema. Obzirom da trendovi nisu pozitivni u pogledu osnivanja novih agencija, potrebno bi bilo razmotriti unutar resornog ministarstva da se Agencija za sigurnost željezničkog prometa proširi i na cestovni promet, tako bi dobili jednu agenciju za sigurnost cestovnog i željezničkog prometa, ili Agenciju za sigurnost željezničkog i cestovnog prometa, koja bi u tom slučaju dobila na značaju, a samim time dobili bi tijelo koje bi moglo provoditi provođenje ispita. Bilo direktno ili kako nadzor u centrima za obuku. Ukoliko resorno ministarstvo nema volje ni želje prihvatiti se sudjelovanja u provođenju ispita, tada nema ni pravo isticati svoje favorite, već treba ostaviti otvoren prostor za sve zainteresirane strane koje zadovoljavaju realno postavljene uvijete.

**Odbijen**

NE PRIHVATILA SE - Smatra se da nema potrebe zakonski precizirati broj članova komisije. HGK, HAK i HOK su iznimno važne asocijacije u provođenju predmetne problematike.



**Željko Antunović**

**Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,  
Članak 11.**

U Članku 11. stavku 2. točka b) Izbrisati:

„preddiplomskim“ Na kraju dodati : „koji posjeduju pedagoške kompetencije i imaju najmanje godinu dana radnog iskustvu na poslovima edukacije“  
Obrazloženje: Osobe koje podučavaju sadržaje predviđene Programom trebaju moći sublimirati znanja širokog spektra svih tematskih područja i prenijeti ih na primjeren način polaznicima. Sukladno tome njihova obrazovna razina traži VII stupanj, a uz to moraju posjedovati pedagoške kompetencije i određeno rano iskustvo kako bi se ostvarila učinkovitost i kvaliteta podučavanja. U Članku 11. stavku 2. točka d) Potrebnu radnu površinu učionice za svakog kandidata zamijeniti 2,5 m<sup>2</sup> na 1,5 m<sup>2</sup>. Na kraju dodati: u sjedištu Centra za osposobljavanje i u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri Ministar. Obrazloženje: Dislocirano izvođenje nastave u praksi je pokazalo vrlo velike anomalije. Provodilo se u neadekvatnim prostorima (autobusni kolodvori, ugostiteljski objekti, skladišni prostori...) koje nitko nije nadzirao niti je za korištenje tog prostora bilo izdano odobrenje pa se postavlja pitanje zašto onda nadzor prostornih uvjeta prije dobivanja ovlaštenje za provođenje programa osposobljavanja. U Članku 11. stavku 7 . Napomena: Preciznije odrediti osnovne uvjete za osnivanje ispitnih centara i dodati da stručne uvjete propisuje ministar nadležan za poslove prometa uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje. U Članku 11. stavku 8 . Napomena: Preciznije odrediti način imenovanja ispitnog povjerenstva u koje trebaju biti uključeni i predstavnici obrazovnih ustanova. Izbrisati obavezu provedbe ispita u ispitnom centru nakon provedbe periodičke izobrazbe. Obrazloženje: Kao što su na razini ovog Zakona definirani osnovni uvjeti za osnivanje Centara za osposobljavanje vozača (a pravilnikom će se preciznije odrediti rad tih Centara) logično je da se isto tako ovim Zakonom definiraju osnovni uvjeti za osnivanje ispitnih centara i za imenovanje ispitnih povjerenstva (a pravilnikom će se odrediti njihov način rada). Provedba ispita nakon periodičke izobrazbe u ispitnom centru bila bi značajan dodatni trošak za polaznike i značajno vremensko opterećenje koje je vozaču teško osigurati u složenom prijevoznom procesu kad mu je mjesto rada uglavnom izvan domicila poduzeća. Provjera učinkovitosti periodičke izobrazbe može se provesti postupkom samovrjednovanja u Centru za osposobljavanje.

**Antun Kovačić**

**Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,  
Članak 11.**

Za kvalitetnu provedbu programa moramo imati i kvalitetno osoblje te prelažem da u Zakonu bude definirano da „stručni kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe“, osim već navedenoga što se odnosi na vrstu i razinu stručne spreme, moraju imati potrebno pedagoško-psihološko obrazovanje, položen stručni ispit za nastavnika, te obvezu redovitog stručnog usavršavanja. U protivnom, budu li izobrazbu provodili ljudi bez navedenih kompetencija, niti će ona biti kvalitetna, niti će se ostvarivati ciljevi zbog kojih se provodi.

**Djelomično prihvaćen**

PRIHVAĆENO - primjedbe na stavke 2b i 2d uvrštene su u zakon NIJE PRIHVAĆENO - primjedbe na stavke 7. i 8. regulirat će Pravilnik.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE,

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Krunoslav Daković</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/>         Za kvalitetnu izobrazbu potrebne su pedagoške kompetencije.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Branko Luburić</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/>         Za kvalitetnu izobrazbu, kad su kadrovi u pitanju, nisu dovoljne strukovne kompetencije edukatora, jednako važne, ako ne i važnije su pedagoške kompetencije. Zbog toga predlažemo: U Članku 11. Nacrta prijedloga Zakona stavku 2. točka b) Koja glasi: „Stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomski sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera“ na kraju dodati : „sa završenim pedagoško-psihološkim obrazovanjem, najmanje godinu dana radnog iskustva na poslovima edukacije te obvezu redovitog stručnog usavršavanja.“<br/>         Obrazloženje: Osobe koje podučavaju sadržaje predviđene Programom trebaju moći sublimirati znanja širokog spektra svih tematskih područja i prenijeti ih na primjeren način polaznicima. Sukladno tome njihova obrazovna razina traži VII stupanj, a uz to moraju posjedovati pedagoške kompetencije i određeno rano iskustvo kako bi se ostvarila učinkovitost kvaliteta podučavanja. Budu li izobrazbu provodili ljudi bez navedenih kompetencija, niti će ona biti kvalitetna, niti će se ostvarivati ciljevi zbog kojih se provodi. Udruga prometnih škola Republike Hrvatske</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |

**Branko Luburić**

**Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,  
Članak 11.**

U Članku 11. stavku 2. točka d) treba glasiti: "u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijem kandidata, površine najmanje 8 m<sup>2</sup>, propisno opremljenu učionicu za provedbu teorijskog dijela osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, pri čemu za svakog kandidata treba osigurati 1,5 m<sup>2</sup> radne površine, a za predavača najmanje 8 m<sup>2</sup> površine, u sjedištu Centra za osposobljavanje i u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri Ministar." **Obrazloženje:** Dislocirano izvođenje nastave u praksi je pokazalo vrlo velike anomalije. Provodilo se u neadekvatnim prostorima (autobusni kolodvori, ugostiteljski objekti, skladišni prostori...) koje nitko nije nadzirao niti je za korištenje tog prostora bilo izdano odobrenje pa se postavlja pitanje zašto onda nadzor prostornih uvjeta prije dobivanja ovlaštenje za provođenje programa osposobljavanja. U Članku 11. stavku 7. **Napomena:** Preciznije odrediti osnovne uvjete za osnivanje ispitnih centara i dodati da stručne uvjete propisuje ministar nadležan za poslove prometa uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje. U Članku 11. stavku 8. **Napomena:** Preciznije odrediti način imenovanja ispitnog povjerenstva u koje trebaju biti uključeni i predstavnici obrazovnih ustanova. Izbrisati obavezu provedbe ispita u ispitnom centru nakon provedbe periodičke izobrazbe. **Obrazloženje:** Kao što su na razini ovog Zakona definirani osnovni uvjeti za osnivanje Centara za osposobljavanje vozača (a pravilnikom će se preciznije odrediti rad tih Centara) logično je da se isto tako ovim Zakonom definiraju osnovni uvjeti za osnivanje ispitnih centara i za imenovanje ispitnih povjerenstva (a pravilnikom će se odrediti njihov način rada). Provedba ispita nakon periodičke izobrazbe u ispitnom centru bila bi značajan dodatni trošak za polaznike i značajno vremensko opterećenje koje je vozaču teško osigurati u složenom prijevoznom procesu kad mu je mjesto rada uglavnom izvan domicila poduzeća. Provjera učinkovitosti periodičke izobrazbe može se provesti postupkom samovrjednovanja u Centru za osposobljavanje. Udruga prometnih škola Republike hrvatske

**Djelomično prihvaćen**

PRIHVAĆENO - primjedbe na stavak 2d uvrštene su u zakon. NIJE PRIHVAĆENO - primjedbe na stavke 7. i 8. regulirat će Pravilnik.

**Nezavisni sindikat zaposlenih u srednjim školama  
Hrvatske**

**Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,  
Članak 11.**

u članku 11. stavku 2. točka b) Izbrisati: „preddiplomskim“ Na kraju dodati : „koji posjeduju pedagoške kompetencije i imaju najmanje godinu dana radnog iskustvu na poslovima edukacije“ **Obrazloženje:** Osobe koje podučavaju sadržaje predviđene Programom trebaju moći sublimirati znanja širokog spektra svih tematskih područja i prenijeti ih na primjeren način polaznicima. Sukladno tome njihova obrazovna razina traži VII stupanj, a uz to moraju posjedovati pedagoške kompetencije i određeno rano iskustvo kako bi se ostvarila učinkovitost kvaliteta podučavanja. U Članku 11. stavku 2. točka d) Dodati iza : u sjedištu Centra za osposobljavanje i u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri Ministar **Obrazloženje:** Dislocirano izvođenje je u praksi pokazalo vrlo velike anomalije U Članku 11. stavku 7. **Napomena:** Precizirati mrežu Ispitnih centara u kojima sudjeluju mješovita povjerenstva u koja su uključeni i predstavnici obrazovnih ustanova

**Djelomično prihvaćen**

Ne prihvaća se - sa završenim preddiplomskim studijem stječe se stručno usavršavanje samim time i znanja iz različitih tematskih područja, Prihvaća se - dodano „koji posjeduju pedagoške kompetencije i imaju najmanje godinu dana radnog iskustvu na poslovima edukacije“

|   |   |
|---|---|
| <p><b>dr.sc. Stipan Matoš</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> Kako bi kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe bili zaista i stručni predložimo slijedeće izmjene vezano uz čl.11., stavak.2, točka. b - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera , dodati „koja ima pedagoške kompetencije i najmanje godinu dana radnog iskustva na poslovima edukacije“. U Članku 11. stavku 2. točka d) Potrebnu radnu površinu učionice za svakog kandidata zamijeniti 2,5 m2 sa 1,5 m2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p><b>Ištvan Kerekeš</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> Kako bi kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe bili zaista i stručni predložem slijedeće izmjene vezano uz čl.11., stavak.2, točka. b - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera , dodati „koja ima pedagoške kompetencije i najmanje godinu dana radnog iskustva na poslovima edukacije“.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆENO</b> - uvrštena formulacija u skladu sa zakonom.</p>  |
| <p><b>Miljenko Lukiček</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> Kako bi kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe bili stručni predložem izmjene vezano uz članak 11., stavak 2., točka b - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera , dodati „koja ima pedagoške kompetencije “. Obrazloženje: Za kvalitetno i stručno podučavanje potrebno je imati , osim stručnih znanja , pedagoške kompetencije . Miljenko Lukiček dipl.ing Škola za cestovni promet , Zagreb</p>                 | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p><b>Igor Jelić</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> Članak 11. stavak 2. točka b U članku izbrisati „preddiplomski“ U članak dodati „pedagoške kompetencije“ Nastavnik nam je jedan od bitnih faktora u procesu učenja te kao takav pridonosi kvaliteti nastave. Ukoliko želimo, kvalitetnu nastavu sa kvalitetnim i kompetentnim nastavnicima, onda ćemo to postići jedino sa nastavnicima koji imaju pedagoške kompetencije i minimalno diplomski studij cestovnog smjera. Sve ostalo je jedan veliki korak u nazad, a to ne želimo!!!! Igor Jelić, mag.ing.traff.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> <b>NIJE PRIHVAĆENO</b> - brisati "preddiplomski" obzirom se smatra da nije nužno potrebno. <b>PRIHVAĆENO</b> - dodano "pedagoške kompetencije".</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Kristina Matoš Drinovac</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b></p> <p>Kako bi kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe bili zaista i stručni predložimo slijedeće izmjene vezano uz čl.11., stavak.2, točka. b - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera , dodati „koja ima pedagoške kompetencije i najmanje godinu dana radnog iskustva na poslovima edukacije“. U Članku 11. stavku 2. točka d) Potrebnu radnu površinu učionice za svakog kandidata zamijeniti 2,5 m2 sa 1,5 m2. Na kraju dodati: u sjedištu Centra za osposobljavanje i/ili u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri Ministar. <br/> Obrazloženje: Mišljenja smo da i dislocirani prostori za provedbu edukacije moraju zadovoljavati propisane uvjete i imati odgovarajuće rješenje nadležnog ministarstva. Dosadašnja iskustva ukazala su na brojne probleme vezano uz prostorne uvjete. Pučko otvoreno učilište Invictus</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆENO.</b></p>  |
| <p><b>Učilište za cestovni promet</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b></p> <p>Članak 11. stavak 2. točka b) Trebao bi glasiti: b) stručne kadrove u, za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem, od kojih minimalno 5 mora biti u stalnom radnom odnosu na puno radno vrijeme a od kojih su minimalno 3 prometnog smjera (cestovni promet). <br/> Obrazloženje : Početna izobrazba vrlo je zahtjevan i odgovoran proces, kroz koji polaznici stječu kvalifikacije koje su Gotovo identične kvalifikacijama koje se stječu srednjom školom. Isto tako, program koji je okvirno definiran i Direktivom 2003/59/EZ, zahtjeva da nastavnici imaju vrlo visoke kompetencije koje su u preko 90% - tnom iznosu vezane uz cestovni promet. Zbog svega toga, nužno je da da ti nastavnici imaju upravo znanja i kompetencije prometno (cestovnog) smjera. Nedopustivo je da izobrazbu koja je isključivo vezana uz struku provode osobe koje sa strukom nemaju veze. <br/> Preduvjet stručne i kvalitetne izobrazbe su stručni i kvalitetni kadrovi. Isto tako, jedan od dokaza o ozbiljnosti ustanove koja se bavi stručnim osposobljavanjem, svakako je i broj stručnih stalno zaposlenih kadrova na puno radno vrijeme. Svakako bi trebalo isključiti mogućnost da tako ozbiljan i zahtjevan posao kao što je izobrazba budućih vozača, obavljaju osobe koje su u radnom odnosu na npr. 8 sati mjesečno (samo da se ispuni forma), a izobrazbu provode potpuno nekvalificirane osobe. Samo ako su osobe koje provode izobrazbu, ujedno i stalno zaposlene na puno radno vrijeme, to može biti određena garancija da će isti i provoditi izobrazbu.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prijedlog je u suštini prihvaćen, te je uvrštena formulacija u skladu sa zakonom sa normama koje se smatraju dostatnima.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Učilište za cestovni promet</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/>         Članak 11. stavak 7. U rečenici : „ ... Ispitne centre osnivaju Hrvatska gospodarska komora, Hrvatska obrtnička komora, Hrvatski auto klub i druge pravne osobe koje ispunjavaju stručne uvjete koje Ministar propisuje pravilnikom.“ Trebalo bi izbaciti "Hrvatska gospodarska komora, Hrvatska obrtnička komora, Hrvatski auto klub", tako da bi rečenica glasila : Ispitne centre osnivaju udruge, odnosno pravne osobe koje ispunjavaju stručne uvjete propisane pravilnikom koji donosi Ministar. Obrazloženje : Nema potrebe da se kroz Zakon favoriziraju određene udruge odnosno pravne osobe, kada bi Pravilnik trebao jednako važiti za sve zainteresirane.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATLJIVO - HGK, HAK i HOK su iznimno važne asocijacije u provođenju predmetne problematike.</p>  |
| <p><b>Strojarska i prometna škola, Varaždin</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/>         Prijedlog za stručne kadrove za izobrazbu vozača (vezano uz čl.11., st.2, t. b) - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera, koja ima pedagoške kompetencije i najmanje godinu dana radnog iskustva na poslovima edukacije. Obrazloženje: Promet uključuje znanja i vještine širokog spektra koja se stalno nadograđuju i ta znanja i vještine treba umjeti prenijeti polaznicima različite životne dobi na primjeren pedagoško-psihološki i metodičko-didaktički način. Prijedlog za prostorne uvjete za izobrazbu vozača (vezano uz čl.11., st.2, t. d) - učionica za provedbu osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, najmanje površine 50 m2 u sjedištu Centra za osposobljavanje i/ili u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri ministar. Obrazloženje: Nastava se može izvoditi samo na mjestima za koje postoje uvjeti i rješenje nadležnog ministarstva. Prijedlog za ispitne centre (vezano uz čl.11., st.7) - propisati kadrovske i materijalne uvjete za osnivanje ispitnih centara ovim zakonom, a ne samo Pravilnikom. Obrazloženje: U mjeri u kojoj su centri za osposobljavanje definirani ovim zakonom, u istoj mjeri trebaju biti definirani i ispitni centri, a to uključuje materijalne i kadrovske uvjete. Prijedlog za ispite u ispitnom centru (vezano uz čl.11., st.8) - Zakonom propisati provođenje ispita (povjerenstvo i/ili ispitivači) - nakon provedbe periodičke izobrazbe ispit nije potreban u ispitnom centru. Obrazloženje: Osobe koje provode edukaciju ne mogu provoditi ispite kod polaznika koje su educirali ili biti članovi Povjerenstva. Ispit nakon periodičke izobrazbe predstavlja dodatni trošak za polaznika i organizacijski problem u prijevoznom procesu, a učinkovitost poučavanja se može provesti samovrednovanjem.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         PRIHVATLJIVO - primjedbe na stavke 2b i 2d uvrštene su u zakon NIJE PRIHVATLJIVO - primjedbe na stavke 7. i 8. regulirat će Pravilnik.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Renata Heljić</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> Kako bi kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe bili zaista i stručni predložimo slijedeće izmjene vezano uz čl.11., stavak.2, točka. b - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera , dodati „koja ima pedagoške kompetencije i najmanje godinu dana radnog iskustva na poslovima edukacije“. Obrazloženje: Osobe koje podučavaju trebaju svoje znanje znati prenijeti na primjeren način. Sukladno tome njihova obrazovna razina traži VII stupanj, potrebno pedagoško-psihološko obrazovanje i određeno radno iskustvo, te obvezu redovitog stručnog usavršavanja kako bi se ostvarila učinkovitost i kvaliteta podučavanja. Škola za cestovni promet, Zagreb</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆENO.</b></p>   |
| <p><b>Renata Heljić</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> U Članku 11. stavku 2. točka d) Potrebnu radnu površinu učionice za svakog kandidata zamijeniti 2,5 m2 sa 1,5 m2. Na kraju dodati: u sjedištu Centra za osposobljavanje i/ili u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri Ministar. Obrazloženje: Mišljenja smo da i dislocirani prostori za provedbu edukacije moraju zadovoljavati propisane uvjete i imati odgovarajuće rješenje nadležnog ministarstva. Dosadašnja iskustva ukazala su na brojne probleme vezano uz prostorne uvjete. Škola za cestovni promet.Zagreb</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆENO.</b></p>   |
| <p><b>Renata Heljić</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> Prijedlog izmjena u Članku 11. stavku 7 . Preciznije odrediti osnovne uvjete za osnivanje ispitnih centara i dodati da stručne uvjete propisuje ministar nadležan za poslove prometa uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje. Prijedlog izmjena u Članku 11. stavku 8 . Preciznije odrediti način imenovanja ispitnog povjerenstva u ispitnim centrima u koje trebaju biti uključeni i predstavnici obrazovnih ustanova. Izbrisati obavezu provedbe ispita u ispitnom centru nakon provedbe periodičke izobrazbe. Obrazloženje: Na isti način na koji zakon regulira osnovne uvjete za osnivanje Centara za osposobljavanje vozača (a pravilnikom će se preciznije odrediti rad tih Centara) treba ovim Zakonom definirati osnovne uvjete za osnivanje ispitnih centara i za imenovanje ispitnih povjerenstava (a pravilnikom će se odrediti njihov način rada). Provedba ispita nakon periodičke izobrazbe u ispitnom centru nije predviđena direktivom 2003/59. Škola za cestovni promet, Zagreb</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> <b>PRIMLJENO NA ZNANJE</b> - Preciznije formulacije propisat će Pravilnik.</p> |
| <p><b>Ivan Parlov</b><br/> <b>Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,</b><br/> <b>Članak 11.</b><br/> podržavam liberalizaciju trzista,isto tako mislim da je taksimetar najprecizniji istrument mjerenja cijene voznje</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> <b>PRIMLJENO NA ZNANJE.</b></p>  |

**Vladimir Kozjak**

**Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,  
Članak 11.**

U Članku 11. stavku 2. točka b) Izbrisati:

„preddiplomskim“ Na kraju dodati : „koji posjeduju pedagoške kompetencije i imaju najmanje godinu dana radnog iskustvu na poslovima edukacije“  
Obrazloženje: Osobe koje podučavaju sadržaje predviđene Programom trebaju moći sublimirati znanja širokog spektra svih tematskih područja i prenijeti ih na primjeren način polaznicima. Sukladno tome njihova obrazovna razina traži VII stupanj, a uz to moraju posjedovati pedagoške kompetencije i određeno rano iskustvo kako bi se ostvarila učinkovitost i kvaliteta podučavanja. U Članku 11. stavku 2. točka d) Potrebnu radnu površinu učionice za svakog kandidata zamijeniti 2,5 m2 sa 1,5 m2. Na kraju dodati: u sjedištu Centra za osposobljavanje i u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri Ministar. Obrazloženje: Dislocirano izvođenje nastave u praksi je pokazalo vrlo velike anomalije. Provodilo se u neadekvatnim prostorima (autobusni kolodvori, ugostiteljski objekti, skladišni prostori...) koje nitko nije nadzirao niti je za korištenje tog prostora bilo izdano odobrenje pa se postavlja pitanje zašto onda nadzor prostornih uvjeta prije dobivanja ovlaštenje za provođenje programa osposobljavanja. U Članku 11. stavku 7 . Napomena: Preciznije odrediti osnovne uvjete za osnivanje ispitnih centara i dodati da stručne uvjete propisuje ministar nadležan za poslove prometa uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje. U Članku 11. stavku 8 . Napomena: Preciznije odrediti način imenovanja ispitnog povjerenstva u koje trebaju biti uključeni i predstavnici obrazovnih ustanova. Izbrisati obavezu provedbe ispita u ispitnom centru nakon provedbe periodičke izobrazbe. Obrazloženje: Kao što su na razini ovog Zakona definirani osnovni uvjeti za osnivanje Centara za osposobljavanje vozača (a pravilnikom će se preciznije odrediti rad tih Centara) logično je da se isto tako ovim Zakonom definiraju osnovni uvjeti za osnivanje ispitnih centara i za imenovanje ispitnih povjerenstva (a pravilnikom će se odrediti njihov način rada). Provedba ispita nakon periodičke izobrazbe u ispitnom centru bila bi značajan dodatni trošak za polaznike i značajno vremensko opterećenje koje je vozaču teško osigurati u složenom prijevoznom procesu kad mu je mjesto rada uglavnom izvan domicila poduzeća. Provjera učinkovitosti periodičke izobrazbe može se provesti postupkom samovrjednovanja u Centru za osposobljavanje.

**Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti**

**Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri,  
Članak 11.**

U članku 11., u stavku 2., potrebno je točku pod b) formulirati na sljedeći način: „stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem prometna usmjerenja cestovni ili gradski, te time skupili minimalno 180 ECTS bodova“

**Djelomično prihvaćen**

PRIHVAĆENO - primjedbe na stavke 2b i 2d uvrštene su u zakon NIJE PRIHVAĆENO - primjedbe na stavke 7. i 8. regulirat će Pravilnik.

**Odbijen**

Odbijen-Navedeni termini (prometno usmjerenje gradski i ECTS bodovi) ne uklapaju se u tematska područja predmetnog zakona.



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri, Članak 11.</b></p> <p>Kako bi kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe bili zaista i stručni predložemo slijedeće izmjene vezano uz čl.11., stavak.2, točka. b - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera , dodati „koja ima pedagoške kompetencije i najmanje godinu dana radnog iskustva na poslovima edukacije“.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>PRIHVAĆENO.</p>  |
| <p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri, Članak 11.</b></p> <p>U Članku 11. stavku 2. točka d) Potrebnu radnu površinu učionice za svakog kandidata zamijeniti 2,5 m2 sa 1,5 m2. Na kraju dodati: u sjedištu Centra za osposobljavanje i/ili u dislociranom mjestu izvođenja nastave koje rješenjem odobri Ministar. Obrazloženje: Mišljenja smo da i dislocirani prostori za provedbu edukacije moraju zadovoljavati propisane uvjete i imati odgovarajuće rješenje nadležnog ministarstva. Dosadašnja iskustva ukazala su na brojne probleme vezano uz prostorne uvjete.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>PRIHVAĆENO.</p>  |
| <p><b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri, Članak 11.</b></p> <p>ČLANAK 11. b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE - Upravo taj tekst i ta formulacija nalaze se u nacrtu zakona.</p>             |
| <p><b>Marijana Soldatović Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri, Članak 11.</b></p> <p>Kako bi kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe bili zaista i stručni predložemo slijedeće izmjene vezano uz čl.11., stavak.2, točka. b - osoba sa završenim diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera, dodati „koja ima pedagoške kompetencije“ U Članku 11. stavku 2. točka d) Potrebnu radnu površinu učionice za svakog kandidata zamijeniti 2,5 m2 sa 1,5 m2.</p>               | <p><b>Prihvaćen</b><br/>PRIHVAĆENO.</p>  |
| <p><b>Siniša Gregurek II.UVJETI OBAVLJANJA DJELATNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZA ZA VOZAČE I VOZILA, Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe</b></p> <p>Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVAĆA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Siniša Gregurek</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                                    | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                        | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                                      | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                                 | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATIA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATIA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATIA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                     | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATIA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                       | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATIA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>          | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATIA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi;„(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem morajuimati posebne registarske oznake.“St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi;„(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznčkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Josip Vinković</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> DEFINITIVNO NE TREBA STAVLJATI DA SU POTREBNE POSEBNE REGISTARSKE OZNAKE. TO JE SULUDO.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznčkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>  |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>  |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>  |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                    | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>  |
| <p><b>Mislav Munivrana</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         .</p>   |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>                  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>  |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         U članku 13. stavku 1. brisati riječ „starost“. Trenutno važeći članak 13. Zakon o sigurnosti prometa na cestama dovoljno dobro regulira uvjete za vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza, jer za vozila je važna njihova tehnička ispravnost, a ne starost!</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE - smatra se kako je i starost vozila jedna od bitnih značajki koje moraju ispunjavati vozila u javnom cestovnom prijevozu i cestovnom prijevozu za vlastite potrebe.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Goran Privrat</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. točka 2. i 3. PRIMJEDBA Godinu i pol dana radite na prijedlogu zakona i niste definirali jednu tako bitnu stvar kao što su posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja taksi prijevoz. Navedeno je da će ministar to naknadno propisat pravilnikom , znači neće moć bit predmetom javne rasprave što je nedopustivo. PRIJEDLOG. Ograničiti starost vozila na 8 godina i prijeđenu kilometražu na 250 000 km, uz naravno sve već postojeće posebne uvijete za taksi vozila. Kao jedan od najbitnijih učinaka novog zakona predviđate podizanje kvalitete usluge, a ograničavanje starosti i prijeđene kilometraže vozila je krucijalna za postizanje tog cilja ali i sigurnost putnika.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi;„(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem morajuimati posebne registarske oznake.“St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi;„(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi;„(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem morajuimati posebne registarske oznake.“St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi;„(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>            | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Vladimir Badanjak</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ivan Kračun</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Izgled i starost vozila za auto taxi prijevoz nisu navedeni, barem ja nisam uočio. Smatram da vozila za obavljanje autotaxi prijevoza moraju ispunjavati najviše standarde sigurnosti putnika poput zračnih jastuka za sve putnike, ABS, EURO NCAP 5 zvjezidca i slično (u zagrebačkom TAXI udruženju imaju vozača koji djelatnost obavljaju vozilom starijem od 10 godina, koje ima rupe u limu i u kojima puše po nogama zbog istrošenosti pragova, osim vozačkog zračnog jastuka ne postoji niti jedna druga sigurnosna oprema i slično). Također ta vozila moraju imati zadovoljavajući volumen zbog udobnosti vožnje (događa se da se nekome izda dozvola za auto taksi prijevoz, a on posjeduje maleno vozilo u kojem se osim suvozača nitko drugi ne može voziti, ali činjenica da je vozilo opremljeno sa 4 ili 5 vrata stavlja to vozilo u kategoriju dostupno za taxi prijevoz). Smatam da vozilo u kojem se prevoze putnici ne bi smjelo biti starije od 7 godina i bez maksimalne sigurnosne opreme, Ipak svaki putnik stavlja svoj život u ruke taksiste i njegovog vozila. Uvjeti tehničke provjere vozila moraju biti stroži i češći od onih koji se primjenjuju za ostale sudionike u prometu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. - Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Mario Brozinčević</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Branko Buljan</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

**Veljko Grujić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Nikola Dančulović**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Eduard Čokljat</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Željko Gojavić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Goran Brlečić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Teo Ciprijan</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

**Željko Dir**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Dragutin Berdik**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.



**Željko Franić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Vinko Ćorić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Darko Fiolić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Meho Harambašić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/><b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/><b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>Članak 13. st.1. i st.2. Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2.- Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Alan Hinić</b><br/><b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Ivica Hlašč</b><br/><b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

**Mile Kampić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Adil Karić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Vlado Koren**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Mario Katić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Nenad Kosić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Damir Latin</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |



**Petar MAGzan**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Tomislav Kukec**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Vladimir Krpić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Zlatko Kovačević**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Alen Jagunec**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Etjen Hrenović**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mladen Janković</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Mario Jošt</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Ivan Kero</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Podržavam ovaj zakon u dijelu koji se odnosi na autotaksi prijevoz.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

**Mirko Jelačić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Ozren Jelenek**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Dragan Janjić</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Dean Petković</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

**Zoran Lovrenović**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Predrag Lazić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Ankica Stanković**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Davor Lončarić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Toni Stanković</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Božidar Oštarčević</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/> Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |

**Jozo Perković**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Boris Oreški**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mario Oremuš</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p> |
| <p><b>Ante Meštrović</b><br/> <b>Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.</b><br/>         Stavkom 2. članka 13. navodi se da će se propisati dodatni uvjeti koje trebaju ispunjavati vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. Pitanje je zbog čega se tu javlja starost vozila. Ako je vozilo ispravno za korištenje, koji je motiv države da određuje koliko staro mora biti vozilo kojim se smije obavljati autotaksi prijevoz. Koji je uopće cilj te odredbe. Predmetno samo ima tendenciju stvaranja raznih novih troškova poduzetnicima i otežava situaciju u usporedbi s ostalim prijevoznicima koji ne obavljaju autotaksi prijevoz. Prijedlog je da razmisli o predmetnoj odredbi i izbriše stavak 2. ovog članka.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |

**Maro Bratoš**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Krešimir Maraković**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**David Marinčić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Mate Miloloža**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Davor Matić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Petra Andabaka**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Siniša Pincetić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Jadranko Pavlič**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Vid Paradžik****Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Mladen Petroci****Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.



**Marko Pavlović**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Miroslav Andabaka**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Damir Popadić****Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Ante Mazarekić****Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE-nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Željko Raljević**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Tomislav Raić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Stjepan Protković**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Zorka Andabaka**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Danijel Popek****Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Marijo Gvozdenuca****Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Branko Ramić**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Kristijan Rebac**

**Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuju; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevozničkih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**EKO TAXI****Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, Članak 13.**

Članak 13. st.1. i st.2. propisuje; - Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila. - Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju, uz uvjete određene drugim propisima, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza. - Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1. i 2. ovoga članka. PRIMJEDBA Obzirom da je u cijelom Nacrtu prijedloga Zakona izostavljena odredba koja govori o izgledu registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem smatram kako je isto potrebno ugraditi u Zakon, upravo zbog interesa korisnika prijevoznih usluga a sve kako bi smanjili mogućnost obavljanja prijevoza na „crno“. PRIJEDLOG U čl. 13. poslije st. 2. dodaje se novi stavak, koji glasi; „(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila sa vozačem moraju imati posebne registarske oznake.“ St. 3. postaje st. 4. koji se mijenja i glasi; „(4) Ministar pravilnikom propisuje posebne uvjete iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka.“

**Vladimir Badanjak****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - nije područje koje se regulira ovim zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATKA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Tea Dogan</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija predviđeno člankom 14 pozitivno će rezultirati na poduzetnike u autotaksi prijevozu zbog rasterećenja koje im prijedlog donosi.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>   |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju?</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Nadležna će tijela imati uvid putem Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.</p>   |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Maja Kurek</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Ne slažem se da ministar pravilnikom naknadno mijenja uvjete za licenciranje te postavlja dodatne administrativne barijere.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Damir Lukačić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu, jer oni više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Mario Žanić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike. Smatram da je to u potpunosti nepotrebno.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Luka Đurović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Smatram da rješenje iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike nije dobro jer stvara pravnu nesigurnost, s obzirom da ministru daje na pravo da naknadno i uz veliku slobodu propisuje dodatne uvjete. Smatram da bi ti uvjeti trebali biti jasno definirani u zakonu te takvi predstavljeni Hrvatskom saboru.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Mario Hrelec</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Smatram da rješenje iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike nije dobro iz razloga što će dodatne birokratske barijere koje može uvesti ministar poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Tomislav Vulić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ukidanje licenci je pozitivna stvar koja bi doprinijela smanjenju nepotrebne birokracije i povećala mogućnosti zapošljavanja hrvatskih građana</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Suzana Kirinić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike. Pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licencije budu taksativno propisani u zakonu. Potencijalne dodatne birokratske barijere koje može uvesti ministar će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu. Ustaljena je praksa da se podzakonskim aktima samo preciziraju već postavljeni uvjeti iz zakona, ali nipošto unose novi uvjeti koji nisu već navedeni u zakonu i to ne bi trebalo dopustiti ni ovom prilikom.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Dejan Perković</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu, jer oni više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave. Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Matija Lovrentjev</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu, jer oni više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Stjepan Lovrentjev</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“.Predlaže se brisati st.5</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Pavel Pražić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija. Time se rasterećuju poduzetnici jer neće morati nepotrebno ulaziti u odnose s tijelima javne uprave.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Tihana Bedeković</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Rješenje iz stavka 6. članka 14. o naknadnom postavljaju dodatnih uvjeta za prijevoznike smatram negativnim jer se stvaraju dodatne birokratske barijere koje će naštetiti pozitivnim učincima koje Zakon ima na zapošljavanje i kvalitetu usluge.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Dajana Miličić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona je, prema mome mišljenju, pozitivna mjera koja će rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu na način da isti više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave. Ono što smatram negativnim je rješenje iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike budući da pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licencije budu taksativno propisani u zakonu. Dodatne potencijalne birokratske barijere će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona za zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Krešimir Rogina</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje prijevoznika od obaveze licenciranja jer je riječ o smanjenju birokracije</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Boris Antolović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Duje Ilić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Nije potrebno postavljati dodatne uvjete za prijevoznike kao što stoji u rješenju iz stavka 6. članka 14.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Luka Petrić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja, jer će ta mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu koji neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave. Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike, jer pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licence budu propisani u zakonu. Potencijalne dodatne birokratske barijere koje može uvesti ministar će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Tina Kujundžić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja jer će rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Lucijana Marić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od licencija predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Također se ne slazem sa stavkom 6. članka 14. da se pravilnikom naknadno postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike. . Dodatne barijere koje se mogu uvesti će poništiti očekivane pozitivne učinke što se tice kvalitete usluga te zaposlenja.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> U članku 14. točke 5. i 6. brisati! Uvjeti za dobivanje licencije dobro su propisane postojećim Zakonom, a propisivanje dodatnih uvjeta kojima bi Ministar pravilnikom propisivao dodatne (još nepoznate uvjete) predstavlja opasnu praksu . Ovako bitnu stavku bi morao definirati sam Zakon, a ne podzakonski akt, stoga predlažemo brisanje ovog uvjeta. Uvjet najmanje jednog zaposlenog vozača po vozilu je apsurdan, jer prijevoznici nerijetko nemaju sva vozila svakodnevno i stalno u prometu stoga propisivanje ovakvog uvjeta predstavlja dodatno opterećenje prijevozniku.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Radi olakšanog poslovanja autotaksi prijevoznika izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, a prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije, te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p>  |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Mislav Munivrana</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrti su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksisti služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksisti službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5. .</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Američka gospodarska komora u Hrvatskoj</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b></p> <p>AmCham smatra da pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licencije budu taksativno propisani u zakonu. Ustaljena je praksa da se podzakonskim aktima samo preciziraju već postavljeni uvjeti iz zakona, ali nipošto unose novi uvjeti koji nisu već navedeni u zakonu. Zakon koji ima za cilj ukloniti administrativne barijere prijevoznicima ne bi trebao ostaviti mogućnost da se naknadno podzakonskim aktima dođe do drugačijih tumačenja i odredbi koje su u neskladu sa samim prijedlogom Zakona. AmCham predlaže sljedeću formulaciju članka 14., stavka 6.: (6) Ministar pravilnikom propisuje obrazac licencije za unutarnji prijevoz, visinu naknade za izdavanje pojedine vrste licencije te postupak izdavanja licencije.</p>   | <p><b>Odbijen</b></p> <p>NE PRIHVAĆA SE - Pod dodatne uvjete podrazumijevaju se uvjeti koji nisu jedinstveni za sve vrste licencije već se razlikuju za određene vrste odnosno oblike prijevoza.</p>   |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b></p> <p>Članak 14. st. 4. i 5. Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Matija Mesić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Smatram da je nepotrebno dodatno evidentiranje licencija autotaksi prijevoznika kod izdavatelja što nalažu stavke 4. i 5. iz članka 14. ovog zakona. Cilj je postići lakše poslovanje poduzetnicima koji više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave. Isto tako, postavljanje dodatnih uvjeta za prijevoznike predviđeno pravilnikom što stoji u stavci 6. članka 14. nije poželjno za poduzetnike jer se time otvara prostor za potencijalne dodatne birokratske barijere te će se poništiti očekivane pozitivne promijene Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu. Ustaljena je praksa da se podzakonskim aktima samo preciziraju već postavljeni uvjeti iz zakona, ali nipošto unose novi uvjeti koji nisu već navedeni u zakonu i to ne bi trebalo dopustiti ni ovom prilikom.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |



**Udruženje obrtnika Zadar****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**HOK****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Odredba po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, obezvređuje sami smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku mora se znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         članak. 14. st. 4. Brisati dio rečenice koji kaže da se navedeni stavak ne odnosi na vozila namijenjena autotaksi prijevozu. Budući da je autotaksi prijevoz javni cestovni prijevoz, i kao takav najrašireniji tip javnog cestovnog prijevoza putem kojeg se prevoze putnici, nejasno je zašto bi se zakonodavac, prvestveno sa stanovišta sigurnosti, odrekao mogućnosti da vodi evidenciju o vozilima kojima se ovaj tip djelatnosti obavlja. Sukladno tome, nužno je brisati i stavak 5.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE - Radi olakšanog poslovanja autotaksi prijevoznika izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, a prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije, te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p>  |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“.Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“.Predlaže se brisati st.5</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Kristian Posavčević</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija je dobro, jer se time rasterećuje državni aparat, smanjuju birokratske barijere te štedi vrijeme budućih prijevoznika i državnih službenika.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>                         | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>                                    | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>                     | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićevea 11 Zagreb</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>                | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Ivan Lojen</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike. Potencijalne dodatne birokratske barijere koje može uvesti ministar će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu, a ovim novim zakonom je cilj povećati kvalitetu navedenih usluga.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Miroslav Andabaka</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |

**Mladen Petroci**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora.

**Marko Pavlović**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Jadranko Pavlič</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Ivan Ivanković</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike. Pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licencije budu taksativno propisani u zakonu. Potencijalne dodatne birokratske barijere koje može uvesti ministar će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu. Ustaljena je praksa da se podzakonskim aktima samo preciziraju već postavljeni uvjeti iz zakona, ali nipošto unose novi uvjeti koji nisu već navedeni u zakonu i to ne bi trebalo dopustiti ni ovom prilikom. Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu, jer oni više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |



**Vid Paradžik****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Jozo Perković**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Siniša Pincetić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATLJIVO SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Uber Croatia d.o.o.</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14., stavak 6. Neprihvatljiva je praksa da se u zakonu dopusti mogućnost da ministar naknadno mijenja esencijalne odredbe te dobiva mogućnost zadiranja u sam duh zakona ostavljanjem mogućnosti da se naknadno pravilnikom postavljaju administrativne barijere koje će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu. Stoga predlažemo da se spomenuti stavak izmijeni kako slijedi: (6) Ministar pravilnikom propisuje obrazac licencije za unutarnji prijevoz, visinu naknade za izdavanje pojedine vrste licencije te postupak izdavanja licencije iz stavka 2. ovoga članka.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |

**Petra Andabaka**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Davor Matić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATLJIVO – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**David Marinčić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Krešimir Maraković**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Maro Bratoš</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Margareta Klinčić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Podržavam ukidanje obveze autotaksi prijevoznika za evidentiranjem licencija kod izdavatelja jer smatram da je takva mjera nepotrebna birokracija.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Filip Tremac</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Stavak 6. clanka 14. nije dobro rjesenje. Mislim da mogucnost naknadnog donosenja razlicitih zahtjeva za prijevoznike omogucava razlicite malverzacije pri cemu se moze desiti da se vratimo u 90. i neka druga netransparentna vremena. Mislim da se ovim zakonom trebaju propisati svi zahtjevi za prijevoznike, a ne da se omoguci naknadno manipuliranje kako kojem prijevozniku odgovara.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno</p>  |



**Mate Miloloža**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora.

**Mario Oremuš**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Boris Oreški**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Božidar Oštarčević</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Matea Sučić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se sa 6. stavkom ovog članka jer mislim da bi pravilnik trebao biti određen ovim zakonom. Mislim da bi se na ovaj način politika mogla umiješati u regulaciju tržišta i ne vjerujem da bi to bila dobra ideja.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Matea Posavčević</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno st.4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu, jer oni više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

**Toni Stanković**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Ankica Stanković**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Zoran Lovrenović**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Davor Lončarić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.



**Predrag Lazić****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,****Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Davor Tremac</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu, jer oni više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave. Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike. Pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licencije budu taksativno propisani u zakonu. Potencijalne dodatne birokratske barijere koje može uvesti Ministar će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu. Ustaljena je praksa da se podzakonskim aktima samo preciziraju već postavljeni uvjeti iz zakona, ali nipošto unose novi uvjeti koji nisu već navedeni u zakonu i to ne bi trebalo dopustiti ni ovom prilikom.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Mirko Jelačić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Dean Petković</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

**Ozren Jelenek****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,****Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Mario Jošt**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Mladen Janković**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Dragan Janjić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Etjen Hrenović****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Mia Štajer****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 14.**

Dodatno licenciranje ne ide u smjeru smanjenja birokracije i podupiranja poduzetničke kulture. Stavak 6., čl. 14, koji predlaže propisivanje dodatnih licenci po odluci Ministra, može se protumačiti i kao rupa u zakonu jer otvara veliko područje koje nije definirano i na koje se kasnije može utjecati. Zakon bi trebao biti nedvosmislen, a ovdje se omogućuje unošenje novih uvjeta koji nisu propisani zakonom.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje



**Alen Jagunec**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Vladimir Krpić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Tomislav Kukec**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Petar MAGzan**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Vlado Koren**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Nenad Kosić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Damir Latin**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Zlatko Kovačević**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.



**Mario Katić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Adil Karić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Mile Kampić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Christian Obadić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se sa stavkom (6), svi uvjeti bi trebali biti definirani zakonom. Ovo je samo dodatna i nepotrebna birokracija.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Jura Kamenski</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Nikako se ne slažem sa 6. stavkom ovog članka jer doprinosi održavanju trenutnog sustava, za koji smatram da je neefikasan i podložan korupciji.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |

**Ivica Hlač**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Alan Hinić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5 Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Željko Krznarić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu, jer oni više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Nedeljko Prelog</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Smanjenje nepotrebne birokracije putem izuzimanja autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona je odlična stvar koju u potpunosti podržavam</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Filip Šturman</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Za obavljanje autotaksi prijevoza trebala biti dovoljna samo jedna licenca ministarstva. Kako bi osigurali što veći broj poduzetnika i ekonomski rast, barijere ulaska na tržište prijevoza moraju biti što niže moguće.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Iva Ivanković</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> "(6) Ministar pravilnikom propisuje obrazac licencije za unutarnji prijevoz, visinu naknade za izdavanje pojedine vrste licencije, postupak izdavanja licencije te dodatne uvjete za izdavanje pojedine vrste licencije iz stavka 2. ovoga članka." Ne podržavam omogućavanje naknadnih promjena i komplikacija s dodatnim licenciranjem jer to otvara prostor raznim nepravilnostima i pogodovanju jednih nauštrb drugih.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Dejan Jelčić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike. Pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licencije budu taksativno propisani u zakonu.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Domagoj Rast</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b></p> <p>Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike. Pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licencije budu taksativno propisani u zakonu. Potencijalne dodatne birokratske barijere koje može uvesti ministar će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu. Ustaljena je praksa da se podzakonskim aktima samo preciziraju već postavljeni uvjeti iz zakona, ali nipošto unose novi uvjeti koji nisu već navedeni u zakonu i to ne bi trebalo dopustiti ni ovom prilikom.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b></p> <p>Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |



**Meho Harambašić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Darko Fiolić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Vinko Ćorić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Dragutin Berdik**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Željko Franić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Željko Dir**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Teo Ciprijan</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Tomislav Lukačević</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona je odlična stvar koja će smanjiti nepotebnu birokraciju</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         U članku 14., pod stavkom 3., potrebno je točku 5. formulirati na sljedeći način: „prijevoz tereta vozilima ili skupom vozila klase M1 čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3.500 kg“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE - Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (Narodne novine br. 85/16) kategoriju vozila M1 definira kao "Motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju još najviše 8 sjedala", te nije razumljivo kako bi se tu moglo raditi o skupu vozila.</p>  |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |



**Goran Brlečić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |

**Željko Gojavić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Eduard Čokljat**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora.

**Nikola Dančulović**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Veljko Grujić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATLJIVO – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Branko Buljan****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,****Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Mario Brozinčević**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspeksijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Snježana Špernoga</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno st.4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

**TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,****Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5.- Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Luca Filipović****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,****Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**EKO TAXI****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Kristijan Rebac**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Branko Ramić****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Danijel Popsek**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Zorka Andabaka****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,****Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Marijo Gvozdenica****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.



**Stjepan Protković****Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,****Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVAĆA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Tomislav Raić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Željko Raljević**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,  
Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

**Ante Mazarekić**

**Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,**

**Članak 14.**

Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATITI SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Damir Popadić</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. Nacrta propisuju: - Izdavatelj licencije vodi evidenciju o izdanim licencijama te evidenciju svih vozila prijavljenih za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta, osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza. Izdane licencije se upisuju u bazu podataka o izdanim licencijama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Licencija se može izdati u elektronskoj ili pisanoj formi. - Autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Sadržaj i oblik evidencije vozila iz ovog stavka propisuje Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona. Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid. PRIMJEDBA Odredbom po kojoj izdavatelj licencije vodi evidenciju o svim vozilima kojima se obavlja unutarnji cestovni prijevoz, osim autotaksi vozila, se obezvređuje sama smisao licencije. Izdavatelj licencije mora voditi evidenciju o svim vozilima za koja je izdana licencija, pa tako i za autotaksi vozila. Ne smije se dopustiti da pojedini autotaksi prijevoznici sami vode evidenciju jer se time otvaraju vrata brojnim manipulacijama. Neshvatljivo je zašto Ministarstvo predlaže ovakvu odredbu koja je u izravnoj suprotnosti sa sigurnosnim interesima putnika. U svakom trenutku se mora jasno znati koja vozila na području RH obavljaju javni cestovni prijevoz, tj. imaju li dopuštenje za to. Ministar Butković je izjavio da jedinice lokalne samouprave moraju znati tko vozi na njihovom području, isto bi moralo vrijediti i na razini čitave države. Kako će nadležna tijela ustanoviti krivnju u slučaju prekršaja ili kaznenih djela ako nemaju službenu evidenciju svih vozila u koje se putnici ukrcavaju? PRIJEDLOG Predlaže se iz st.4. brisati riječi „osim vozila namijenjenih za obavljanje autotaksi prijevoza“. Predlaže se brisati st.5.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 14. st. 4. i 5. – evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz Čl.14.4. prihvaćeno Čl. 14.5. NE PRIHVATILA SE – radi olakšanog postupanja autotaksi prijevoznika, izvod iz licencije se zamjenjuje evidencijom autotaksi vozila, koja se prijavljuje nadležnom tijelu, prijevoznike se obavezuje prijavljivati izmjene i dopune te evidencije te je ista predmet inspekcijskog nadzora.</p> |
| <p><b>Ivana Miljan Tremac</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam stavak 5. jer će smanjiti barijere na tržištu prijevoza. Smatram da je sve uvijete za licencije potrebno propisivati Zakonom, a ne Pravilnicima kako bi se smanjila pravna nesigurnost poduzetnicima.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Ivona Mraović Peti</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Podržavam izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze evidentiranja licencija kod izdavatelja predviđeno stavcima 4. i 5. članka 14. ovog zakona. Ta će mjera rezultirati rasterećenjem poslovanja poduzetnika u autotaksi prijevozu, jer oni više neće morati gubiti vrijeme na dodatne odlaske u tijela javne uprave.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Pave Šturman</b><br/> <b>Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu,</b><br/> <b>Članak 14.</b><br/> Ne slažem se s rješenjem iz stavka 6. članka 14. da se naknadno pravilnikom postavljaju dodatni uvjeti za prijevoznike jer to ugrožava poduzetničke slobode, nepotrebno uvodi dodatnu birokraciju na tržište i u konačnici povisuje cijene za korisnike.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>CAMMEO</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz</b><br/> <b>LICENCIJA – UVJETI</b> Članak 15, stavak 2 pojednostavljuje stjecanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza: „(2) Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“<br/> Pozdravljamo takvu odluku koja osigurava da autotaksi prijevoznici više ne trebaju imati zaposlenu osobu sa stručnom kvalifikacijom upravitelja prometa, a s obzirom na to da znanja stečene tom kvalifikacijom ne utječu na samo obavljanje autotaksi djelatnosti. Ova izmjena posebno je važna za sve male poduzetnike te samostalne i buduće prijevoznike, s obzirom na to da je na ovaj način olakšan, a i pojeftinjen, ulazak na tržište te je ova mjera pravi element deregulacije autotaksi prijevoza od različitih administrativnih normi.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/> Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Siniša Gregurek</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/> Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/> Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b></p> <p>• Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b></p> <p>• Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b></p> <p>• Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p>  |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b></p> <p>Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p>  |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b></p> <p>Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>                                     | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>                    | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>   |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>        | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>   |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>                       | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p>  |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovičeva 11 Zagreb</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. stavak 1. točka 4. ISPRAVAK TEKSTA :<br/>         „TRAŽI“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati nekikriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl. 15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st. 2.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl. 15. st. 1. toč. 5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl. 15. st. 2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         čl. 15. st. 2. St. 1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St. 1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st. 2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>  |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. Stavak 1. Točka 4. ISPRAVAK TEKSTA :<br/>         „TRAŽI“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. Stavka 4. ISPRAVAK TEKSTA : „TRAŽI“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/>         Članak 15. st 6. Prijevoznik „ima najmanje jednog zaposlenog vozača po vozilu“ – nužno je brisati jer prijevoznik može imati različite vrste vozila za različite namjene koja se koriste po potrebi, odnosno ne moraju svi biti istovremeno u radu. Navedena odredba predstavlja nepotrebno financijsko opterećenje koje ograničava rast i kvalitetu ponude prijevozničkih usluga. Zašto prijevoznik ne bi mogao imati rezervno vozilo za slučaj kvara?</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/>         Izuzimanje autotaksi prijevoza (pravne ili fizičke osobe – obrtnika) u ispunjavanju uvjeta iz stavka 1. točke 2. i 3. ovog članka izrazito je opasno sa stanovišta sigurnosti prometa. Autotaksi prijevoz najrašireniji je tip prijevoza putnika u kojem pojedini prijevoznici obavljaju ovu djelatnost s velikim brojem vozila. Nejasno je zašto zakonodavac u ovako osjetljivoj djelatnosti od obveze financijske sposobnosti i stručne osposobljenosti izuzima, primjerice, taksi prijevoznika s više od stotinu vozila, a istu obvezu ostavlja za prijevoznika koji obavlja povremeni prijevoz putnika vozilom 8+1. Prelaže se brisanje stavka 2. ovog članka.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>             |
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/>         st.6. nužno je brisati. Nije realno očekivati od prijevoznika da za svako vozilo ima zaposlenog vozača. Prijevoznicima treba prepustiti da sami odlučuju o načinu raspodjele i upravljanju vlastitim kapacitetima (zaposlenicima, vozilima). Nadalje, iz predložene odredbe točke 6. u stavku 1. ovog članka za obrtnike kao samozaposlene fizičke osobe može proizaći ozbiljan administrativni i formalni problem prilikom pribavljanja licencije. Naime, čest je slučaj da je obrtnik koji obavlja djelatnost prijevoza ujedno i prijevoznik i vozač vozila kojim se u obrtu obavlja prijevoz. Obrtnik je samozaposlena osoba. Problem može nastati ako bi se prilikom zahtjeva za izdavanje licencije od obrtnika tražilo da zahtjevu priloži ugovor o radu s vozačem. Obrtnik kao poslodavac ne može sam sa sobom sklopiti ugovor o radu jer bi takav ugovor bio ništav, s obzirom da nema dviju ugovornih strana. Ovakve se situacije već događaju kod provedbe drugih propisa sa sličnim odredbama i predstavljaju administrativnu barijeru za obrtnike.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆENO.</p>  |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/>         - čl. 15. st. 2, Strukovna grupacija cestovnog linijskog prijevoza putnika i Strukovna grupacija povremenog prijevoza putnika pri HGK ŽK Split predlažu brisanje stavka 2. kako bi se autotaksi prijevoznici izjednačili sa ostalim prijevoznicima.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Krešimir</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/>         Podržavam Zakon u čl.15. i molim da se podzakonskim aktima utvrde još češće i rigoroznije kontrole kako pravnih osoba i obrtnika tako i vozača koji obavljaju autotaksi prijevoz. Liječnički i psiho testovi su također poželjni budući da se radi o ljudima koji su u stalnom kontaktu sa drugim ljudima. Sigurnost je tu na prvom mjestu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. Stavak 1. Točka 4. ISPRAVAK TEKSTA :<br/>         „TRAŽI“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>Udruženje obrtnika Zadar</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                              |
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                              |
| <p><b>Američka gospodarska komora u Hrvatskoj</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         AmCham smatra da je potrebno isključiti točku 5. budući da pravna sigurnost i zakonodavna praksa nalažu da svi uvjeti za izdavanje pojedine vrste licencije budu taksativno propisani u zakonu. Ustaljena je praksa da se podzakonskim aktima samo preciziraju već postavljeni uvjeti iz zakona, ali nipošto unose novi uvjeti koji nisu već navedeni u zakonu. Zakon koji ima za cilj ukloniti administrativne barijere prijevoznicima ne bi trebao ostaviti mogućnost da se naknadno podzakonskim aktima dođe do drugačijih tumačenja i odredbi koje su u neskladu sa samim prijedlogom Zakona. AmCham predlaže sljedeću formulaciju članka 15.: (1) Licenciju za unutarnji prijevoz može dobiti fizička osoba-obrtnik ili pravna osoba ako: 1. ima dobar ugled, 2. ima financijsku sposobnost, 3. ispunjava uvjet stručne osposobljenosti, 4. je vlasnik najmanje jednoga registriranog motornog vozila za pojedine vrste prijevoza za koju vrstu prijevoza traži licenciju, ili ima pravo na upotrebu tog vozila na osnovi sklopljenog ugovora o zakupu ili leasingu, ugovora o podzakupu ili ugovora o najmu, 5. ima najmanje jednog zaposlenog vozača po vozilu (2) Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. U prijedlogu se uvodi financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu u točki 6.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> <input type="checkbox"/> Članak 15. – propisuje uvjete za dobivanje licencije – novododane uvjete pod točkom 5. i 6. brisati. Točka 5. – da „prijevoznik osim zakonom utvrđenih mora ispunjavati i dodatne uvjete koje za pojedine vrste licencije propisuje ministar pravilnikom“ – brisati jer svi uvjeti moraju biti propisani zakonom a dodatno ministar pravilnikom može odrediti samo tehničke uvjete za vozila. Pravilnikom bi se moglo potpuno izmijeniti smisao i učinak zakona. Točka 6. – da prijevoznik „ima najmanje jednog zaposlenog vozača po vozilu“ – brisati jer prijevoznik može imati različite vrste vozila za različite namjene koja se koriste po potrebi, ne moraju svi biti istovremeno u radu, to je nepotrebno administrativno opterećenje koje ograničava rast i kvalitetu ponude prijevoznčkih usluga. Zašto prijevoznik ne bi mogao imati rezervno vozilo za slučaj kvara?</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.1.tč.6..<br/>         Prihvaća se - briše se..</p>  |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         čl.15. st. 2. St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>   |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>            |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrti su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksisti služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksisti službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Mislav Munivrana</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> .Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> 4. je vlasnik najmanje jednoga registriranog motornog vozila za pojedine vrste prijevoza za koju vrstu prijevoza traži licenciju, ili ima pravo na upotrebu tog vozila na osnovi sklopljenog ugovora o zakupu ili leasingu, ugovora o podzakupu ili ugovora o najmu,</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> <b>PRIMLJENO NA ZNANJE</b> - Nije razumljivo zašto je citirana odredba sukladno nacrtu prijedloga bez komentara ili bilo kakvih primjedaba i prijedloga.</p>   |
| <p><b>Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>   |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Članak 15. Stavak 1. Točka 4. ISPRAVAK TEKSTA : „TRAŽI“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Članak 15. Stavak 1. Točka 4. ISPRAVAK TEKSTA : „TRAŽI“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. Stavak 4. ...vrstu prijevoza raži licenciju...<br/>         ISPRAVAK TEKSTA : „TRAŽI“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati nekikriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl. 15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>   |
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>   |
| <p><b>Maja Kurek</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Ne slažem se da ministar pravilnikom naknadno mijenja uvjete za licenciranje te postavlja dodatne administrativne barijere.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p>  |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p> |
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>       | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |
| <p><b>Vladimir Badanjak</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/>         U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Predrag Lazić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Zoran Lovrenović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Davor Lončarić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Ankica Stanković</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Toni Stanković</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Božidar Oštarčević</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Jozo Perković</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Boris Oreški</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>       | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Štefan Dutčak</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Uvesti obavezu dostave uvjerenja o nekažnjavanju svake godine</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mario Oremuš</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>       | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Maro Bratoš</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>        | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Krešimir Maraković</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>David Marinčić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Davor Matić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Mate Miloloža</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Mile Kampić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Adil Karić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Mario Katić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Vlado Koren</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Zlatko Kovačević</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Nenad Kosić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Damir Latin</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Petar MAGzan</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Tomislav Kukec</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Vladimir Krpić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Alen Jagunec</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Etjen Hrenović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Dragan Janjić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Mladen Janković</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Mario Jošt</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ozren Jelenek</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |
| <p><b>Mirko Jelačić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |
| <p><b>Dean Petković</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Podržavam liberalizaciju autotaksi tržišta.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preuvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>             |
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> čl.15. st. 2. St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>             |
| <p><b>Mario Brozinčević</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Branko Buljan</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Veljko Grujić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Nikola Dančulović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Eduard Čokljat</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                    |
| <p><b>Željko Gojavić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preuvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preuvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p>   |
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>  |
| <p><b>Goran Brlečić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima iz posebnog propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>  |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> čl.15.st.1.tč.5. Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza. čl.15.st.2. Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p>  |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika. Čl.15. st. 2. Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p>  |
| <p><b>Teo Ciprijan</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Željko Dir</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Željko Franić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Dragutin Berdik</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Vinko Ćorić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Darko Fiolić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Meho Harambašić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> čl.15. st. 2. St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> • Članak 15. st. 1. toč. 5. Izdavanje licencije je vezano i uz ispunjenje dodatnih uvjeta koji će tek biti propisani Pravilnikom kojeg će, temeljem odredbe članka 14. st. 6., donijeti nadležni ministar. Predmetna je odredba slijedom navedenog rizična, jer se pravilnikom kojeg će samostalno bez ikakvog nazdora ili prethodnih preduvjeta donositi resorni ministar, mogu propisati neki kriteriji koji će biti posve neobjektivni, diskriminatorni ili koji će pak pogodovati određenim skupinama prijevoznika.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p> |
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Iva Ivanković</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> "1. ima dobar ugled" Što to znači, koja je mjerna jedinica ugleda? Ne slažem se s ostavljanjem prostora za pojedinačnu interpretaciju i dodatne komplikacije prijevoza.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje U prijedlogu su jasno definirani uvjeti koje treba zadovoljiti u pogledu dokazivanja dobrog ugleda.</p>  |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> čl.15. st. 2. St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Alan Hinić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Ivica Hlačić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Petra Andabaka</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |
| <p><b>Uber Croatia d.o.o.</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> Članak 15., stavak 2., točka 5. Uber upozorava na mogućnost da se naknadno pravilnikom postavljaju administrativne barijere koje će poništiti očekivane pozitivne učinke Zakona na zapošljavanje, poduzetničke slobode i kvalitetu usluga u prijevozu. Stoga predlažemo da se 5. stavak spomenutog članka briše i da članak 15. u konačnoj verziji zakona izgleda ovako: (1) Licenciju za unutarnji prijevoz može dobiti fizička osoba-obrtnik ili pravna osoba ako: 1. ima dobar ugled, 2. ima financijsku sposobnost, 3. ispunjava uvjet stručne osposobljenosti, 4. je vlasnik najmanje jednoga registriranog motornog vozila za pojedine vrste prijevoza za koju vrstu prijevoza traži licenciju, ili ima pravo na upotrebu tog vozila na osnovi sklopljenog ugovora o zakupu ili leasingu, ugovora o podzakupu ili ugovora o najmu, 5. ima najmanje jednog zaposlenog vozača po vozilu (2) Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - ostavlja se mogućnost Ministru da propiše dopunske uvjete za stjecanje pojedinih vrsta licencije - redovito plaćanje poreznih i drugih davanja, nekažnjavanost vozača, posjedovanje vještina i znanja vozača ovisno o vrsti prijevoza.</p> |
| <p><b>Siniša Pincetić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>                                |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Vid Paradžik</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Jadranko Pavlić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Mladen Petroci</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Miroslav Andabaka</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Marko Pavlović</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Damir Popadić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ante Mazarekić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Željko Raljević</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Tomislav Raić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Stjepan Protković</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Zorka Andabaka</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Danijel Popek</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Marijo Gvozdenica</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Branko Ramić</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |
| <p><b>Kristijan Rebac</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz,</b><br/> <b>Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>EKO TAXI</b><br/> <b>Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz, Članak 15.</b><br/> U čl.15. st. 2. Nacrta propisuje se: „Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba – obrtnik ne mora ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2 i 3. ovog članka.“ PRIMJEDBA St.1. t. 2. propisana je obveza ispunjavanja financijske sposobnosti. Ako se netko želi ozbiljno i kvalitetno baviti autotaksi prijevozom smatram kako mora biti i financijski sposoban, najmanje pod jednakim uvjetima kao i za povremeni prijevoz putnika. St.1. t. 3. propisana je obveza ispunjavanja uvjeta stručne osposobljenosti. Dakle, Nacrtom se izbacuje uvjet stručne osposobljenosti za autotaksi prijevoznike. I ova odredba je neprihvatljiva s aspekta javne sigurnosti i sigurnosti prijevoza. Dovodi se u pitanje sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. PRIJEDLOG Predlaže se brisati cijeli st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se - uvodi se financijska sposobnost za obavljanje autotaksi prijevoza u formi sklopljene police osiguranja po uvjetima propisa, te stručna osposobljenost osobe odgovorne za prijevoz u autotaksi prijevozu.</p>  |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> PRIJEDLOG : ČLANAK 16. IZMIJENITI I USKLADITI PREDMETNI ČLANAK PREMA UREDBI 1071/2009, ČL.6., STAVAK 2., TOČKA a) ISTO SE ODNOSI NA UČESTALOSTTEŠKIH POVREDA, KAKO JE DEFINIRANO PRILOGOM II UREDBE 2016/403, ODNOSNO DA SE BROJ POVREDA UTVRĐUJE RAZMJERNO BROJU UPOSLENIH VOZAČA. ČL.16. ST.2. BRISATI : "PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA" RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA ČL.16. ST.3. RIJEČ „PROPISANA“ ZAMIJENITI S „IZREČENA A KOJA JE STVARNO PLAĆENA“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50 000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENE KAZNE BUDU DALEKO MANJE. ČL.16. ST.3. IZMIJENITI : „25.000,00“ NA „50 000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE PREDVIĐENO 50 000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE NAVEDENE "GRANICE" IZNOSA, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25 000 KN. OVIM SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO DO SADA.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzetno kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. PRIJEDLOG: ČLANAK IZMIJENITI I USKLADITI PREMA UREDBI 1071/2009, čl. 6., stavak 2., točka a) A isto se odnosi na učestalost teških povreda, kako je definirano Prilogom II Uredbe 2016/403, odnosno da se broj povreda utvrđuje razmjerno broju uposlenih vozača.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 2 PRIJEDLOG - BRISATI: "PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA" RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Sudovi vode prekršajnu evidenciju.</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3 Riječ „propisana“ zamijeniti s „izrečena a koja je stvarno plaćena“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENA KAZNA BUDE DALEKO MANJA.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Zakonom su kazne propisane.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3 PRIJEDLOG – IZMIJENITI „25.000,00“ NA „50.000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE 50.000,00 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25.000,00! OVOME SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO SU SADA, A RAZLOG?</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzetno kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3. PRIJEDLOG – IZMIJENITI „25.000,00“ NA „50000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE 50000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25000,00! OVOME SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO SU SADA, A RAZLOG ?</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. PRIJEDLOG : ČLANAK IZMIJENITI I USKLADITI PREMA UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) A isto se odnosi na učestalost teških povreda, kako je definirano Prilogom II Uredbe 2016/403, odnosno da se broj povreda utvrđuje razmjerno broju uposlenih vozača.</p>               | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Sudovi vode prekršajnu evidenciju.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3. Riječ „propisana“ zamijeniti s „izrečena a koja je stvarno plaćena“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENA KAZNA BUDE DALEKO MANJA.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Zakonom se kazne propisuju.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. PRIJEDLOG : ČLANAK IZMIJENITI I USKLADITI PREMA UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) A isto se odnosi na učestalost teških povreda, kako je definirano Prilogom II Uredbe 2016/403, odnosno da se broj povreda utvrđuje razmjerno broju uposlenih vozača.</p>       | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Sudovi vode prekršajnu evidenciju.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3. Riječ „propisana“ zamijeniti s „izrečena a koja je stvarno plaćena“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENA KAZNA BUDE DALEKO MANJA.</p>                                | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Zakonom se kazne propisuju.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3. PRIJEDLOG – IZMIJENITI „25.000,00“ NA „50000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE 50000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25000,00! OVOJE SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO SU SADA, A RAZLOG ?</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         PRIJEDLOG : ČL.16. IZMIJENITI I USKLADITI PREMA UREDBI 1071/2009,čl.6., stavak 2., točka a) A isto se odnosi na učestalost teških povreda, kako je definirano Prilogom II Uredbe 2016/403, odnosno da se broj povreda utvrđuje razmjerno broju uposlenih vozača.<br/>         ČL.16.ST.2. - BRISATI "PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA"<br/>         RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA ČL.16. ST.3. - Riječ „propisana“ zamijeniti s „ izrečena a koja je stvarno plaćena“<br/>         RAZLOG : GOTOVO ZA SVĀ PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50 000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENA KAZNA BUDE DALEKO MANJA.<br/>         ČL.16. ST.3. – IZMIJENITI „25.000,00“ NA „50 000,00“<br/>         RAZLOG : U POSTOJEĆEM ŽPCP JE 50 000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25 000! OVIM SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO DO SADA.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>              | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Andro Pavuna</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Smatram kako je potrebno proširiti tumačenje dobrog ugleda kako bi uključivalo i druge prijestupe kojima osoba pokazuje kako ne mari za sigurnost putnika koje prevozi. To se osobito odnosi na prekršaje iz domene cestovnog prometa poput konzumacije alkohola za vrijeme upravljanja vozila od 0.5 promila na više, prometovanje brzinom većom od 30 kilometara na sat od dopuštene u naseljenom mjestu, upotrebu mobilnog telefona za vrijeme upravljanja vozilom, obijesnu vožnju i brojne druge prekršaje kojima se ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. Nadalje, definiciju dobrog ugleda potrebno je proširiti i na prekršaje iz domene javnog reda i mira, tučnjave, nanošenje fizičkih ozljeda, galamu, prijetnje i slična djela kojima osoba iskazuje nepoštivanje ili ugrožavanje javne sigurnosti, reda i mira. Kako bi primjena mjere bila razmjerna ugrozi, može se uvesti i određeni broj počinjenja pojedinog prekršaja u roku od pet godina. Na primjer, tko je tri puta u pet godina uhvaćen da za vrijeme upravljanja vozilom koristi mobilni telefon, ne može dobiti licenciju. Ali tko je uhvaćen da pijan ili drogiran upravlja vozilom pa njemu se bez odgode mora oduzeti licencija, a kamoli izdati nova. Isto vrijedi i za to ako se po okolo tuče, prijeti i radi nered. Nisu kaznena djela jedino što ukazuje na loš ugled. Čovjek može prolići krvi i krvi po cesti, a da nikada ne bude ni prijavljen za kazneno djelo, a kamoli pravomoćno osuđen. Nadalje, kao što postoji mjera privremenog oduzimanja vozačke dozvole za pojedine teške prekršaje, tako uvedite i privremeno oduzimanje licencije. Kako netko tko je pijan vozio može ostati bez vozačke dozvole, ali i dalje imati licenciju za prijevoz putnika?!</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>             |
| <p><b>Tomislav Pavošević</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Članak 16. (Uvjeti za dobivanje licencije za unutarnji prijevoz/ Dobar ugled): Izmijeniti Stavak 2.: „...u zadnje dvije godine od dana podnošenja zahtjeva...“ promijeniti u „...u zadnje dvije godine do dana podnošenja zahtjeva...“<br/>Obrazloženje: Postojeća formulacija čini se kao tiskarska pogreška. Prilog „od“ podrazumijeva da se nešto dogodilo poslije, a prilog „do“ označava događaje koji su se dogodili prije podnošenja zahtjeva. Dodati Stavak 5.: „Prilikom ocjene „Dobrog ugleda“ ne uzimaju se u obzir pravomoćne presude s osobnom krivicom vozača, koje se prenose na pravnu osobu“. Obrazloženje: Osobna krivica vozača koji je obavljajući svoj posao skrivio prometnu nesreću primjerice prolaskom kroz crveno svjetlo na semaforu kojom prilikom je bilo smrtno stradalih osoba, a koja se prenosi na pravnu osobu u kojoj je vozač zaposlen, ne bi smjela izravno utjecati na dobivanje licencije za prijevoz.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>PRIHVAĆENO.</p>                                |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Članak 16. PRIJEDLOG : ČLANAK IZMIJENITI I USKLADITI PREMA UREDBI 1071/2009,čl.6., stavak 2., točka a) A isto se odnosi na učestalost teških povreda, kako je definirano Prilogom II Uredbe 2016/403, odnosno da se broj povreda utvrđuje razmjerno broju uposlenih vozača.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>Prihvaćen</p>                                  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Članak 16. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>Odbijeno. Sudovi vode prekršajnu evidenciju.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3. Riječ „propisana“ zamijeniti s „izrečena a koja je stvarno plaćena“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENA KAZNA BUDE DALEKO MANJA.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Zakonom se kazne propisuju.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3. PRIJEDLOG – IZMIJENITI „25.000,00“ NA „50000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE 50000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25000,00! OVOME SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO SU SADA, A RAZLOG ?</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         PRIJEDLOG : ČLANAK 16. IZMIJENITI I USKLADITI PREDMETNI ČLANAK PREMA UREDBI 1071/2009, ČL.6., STAVAK 2., TOČKA a) ISTO SE ODNOSI NA UČESTALOST TEŠKIH POVREDA, KAKO JE DEFINIRANO PRILOGOM II UREDBE 2016/403, ODNOSNO DA SE BROJ POVREDA UTVRĐUJE RAZMJERNO BROJU UPOSLENIH VOZAČA. ČL.16.ST.2. BRISATI : "PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA" RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA ČL.16. ST.3. RIJEČ „PROPISANA“ ZAMIJENITI S „IZREČENA A KOJA JE STVARNO PLAĆENA“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50 000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENE KAZNE BUDU DALEKO MANJE. ČL.16. ST.3. IZMIJENITI : „25.000,00“ NA „50 000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE PREDVIĐENO 50 000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE NAVEDENE "GRANICE" IZNOSA, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25 000 KN. OVIM SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO DO SADA.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. PRIJEDLOG : ČLANAK IZMIJENITI I USKLADITI PREMA UREDBI 1071/2009,čl.6., stavak 2., točka a) A isto se odnosi na učestalost teških povreda, kako je definirano Prilogom II Uredbe 2016/403, odnosno da se broj povreda utvrđuje razmjerno broju uposlenih vozača.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavka 2. PRIJEDLOG - BRISATI : PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA" RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Sudovi vode prekršajnu evidenciju.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavka 3. Riječ „propisana“ zamijeniti s „izrečena a koja je stvarno plaćena“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENA KAZNA BUDE DALEKO MANJA.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Zakonom se kazne propisuju.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavka 3. PRIJEDLOG – IZMIJNENITI „25.000,00“ NA „50000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE 50000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25000,00! OVOME SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO SU SADA, A RAZLOG ?</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. PRIJEDLOG : ČLANAK IZMIJENITI I USKLADITI PREMA UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) A isto se odnosi na učestalost teških povreda, kako je definirano Prilogom II Uredbe 2016/403, odnosno da se broj povreda utvrđuje razmjerno broju uposlenih vozača.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Sudovi vode prekršajnu evidenciju.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3. PRIJEDLOG - BRISATI : PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Sudovi vode prekršajnu evidenciju.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Stavak 3. PRIJEDLOG – IZMIJNENITI „25.000,00“ NA „50000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE 50000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25000,00! OVOME SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO SU SADA, A RAZLOG ?</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p>  |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzetno kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> PRIJEDLOG : ČLANAK 16. IZMIJENITI I USKLADITI PREDMETNI ČLANAK PREMA UREDBI 1071/2009, ČL.6., STAVAK 2., TOČKA a) ISTO SE ODNOSI NA UČESTALOST TEŠKIH POVREDA, KAKO JE DEFINIRANO PRILOGOM II UREDBE 2016/403, ODNOSNO DA SE BROJ POVREDA UTVRĐUJE RAZMJERNO BROJU UPOSLENIH VOZAČA.<br/> ČL.16. ST.2. BRISATI : "PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA"<br/> RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA ČL.16. ST.3. RIJEČ „PROPISANA“ ZAMIJENITI S „IZREČENA A KOJA JE STVARNO PLAĆENA“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50 000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENE KAZNE BUDU DALEKO MANJE.<br/> ČL.16. ST.3. IZMIJENITI : „25.000,00“ NA „50 000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE PREDVIĐENO 50 000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE NAVEDENE "GRANICE" IZNOSA, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25 000 KN. OVIM SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO DO SADA.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> Članak 16. PRIJEDLOG : ČLANAK IZMIJENITI I USKLADITI PREMA UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) A isto se odnosi na učestalost teških povreda, kako je definirano Prilogom II Uredbe 2016/403, odnosno da se broj povreda utvrđuje razmjerno broju uposlenih vozača.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> Članak 16. stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM NADLEŽNOG TIJELA"<br/> RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno. Sudovi vode prekršajnu evidenciju.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> Članak 16. stavak 3. Riječ „propisana“ zamijeniti s „izrečena a koja je stvarno plaćena“ RAZLOG : GOTOVO ZA SVE PREKRŠAJE PROPISANA KAZNA JE U RASPONU VEĆEM OD 50000 KN, DOK U PRAKSI PREKRŠAJNIH SUDOVA STVARNO IZREČENA KAZNA BUDE DALEKO MANJA.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno. Zakonom se kazne propisuju.</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. stavak 3. PRIJEDLOG – IZMIJENITI „25.000,00“ NA „50000,00“ RAZLOG : U POSTOJEĆEM ZPCP JE 50000 KN. PRIJEVOZNICI SU TRAŽILI POVEĆANJE, A OVIM PRIJEDLOGOM SE ČAK SMANJILA RAZINA NA 25000,00! OVOME SE PRIJEVOZNIKE DOVODI U JOŠ TEŽU SITUACIJU NEGO SU SADA, A RAZLOG ?</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                 | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                 | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                          | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                        | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>         | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/>Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/>Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>              | <p><b>Odbijen</b><br/>Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/><b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Siniša Gregurek</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>               | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>                  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p>  |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p>  |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>              | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse</p>  |
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>           | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/>         Članak 16. Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse.</p>      |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> Navedenim člankom nije propisano da li je u konkretnom slučaju riječ o pravomoćnim ili nepravomoćnim presudama. Također, navedeni se članak veže uz visinu kazne propisane zakonom, međutim, bilo bi pravičnije da se isti veže na stvarno izrečene kazne, a koje odlukom suda, uslijed postojanja olakotnih okolnosti mogu biti umanjene; također napominjemo kako bi se za kaznena djela koja se tiču sigurnosti u prometu trebalo izuzeti kazneno djelo učinjeno ih nehaja.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse.</p>      |
| <p><b>Ivan Kero</b><br/> <b>Dobar ugled, Članak 16.</b><br/> Podržavam ovaj zakon u dijelu koji se odnosi na autotaksi prijevoz.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>CAMMEO</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, Priznavanje dokaza o dobrom ugledu</b><br/> LICENCIJA – PRIZNAVANJE DOKAZA O DOBROM UGLEDU<br/> Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, odnosno pravomoćne neosuđivanosti za pojedina prekršajna i kaznena djela određena prethodnim člankom, opisano je u članku 17: „(1) Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika.“<br/> "Potvrda o nekažnjavanju, laičkim nazivom, jeste „Uvjerenje da se ne vodi kazneni postupak“ (obrazac br. 9.; članak 91 SP), stoga istim nije moguće provjeriti pravomoćnost presude za prekršajne i kaznene delikte iz područja prometnog prava, sigurnosti u prometu, radnog prava, gospodarskog prava, odnosno ostale delikte pravne ili odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičku osobu – obrtnika koji bi doveli do neispunjavanja uvjeta dobrog ugleda za stjecanje licencije. Stoga, potrebno je uspostaviti model izravne provjere, uz suglasnost prijavitelja, tijela državne uprave od kojeg se traži izdavanje licencije kod Ministarstva pravosuđa.<br/> Također, sukladno pozitivnim pravnim propisima – državna tijela nisu u mogućnosti tražiti one podatke koji već postoje u sustavu državne uprave, a sustavi prekršajno-kaznene evidencije svakako jesu takvi podaci te su, uz prethodnu suglasnost zainteresiranih prijavitelja, dobavljivi.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> <b>NE PRIHVAĆA SE</b>-precizirano je da se radi o pravomoćnim presudama ili prekršajnim nalogima nadležnih tijela, a visina izrečene kazne ne može biti mjerilo zbog olakotnih ili otegotnih okolnosti kod pojedinih pravnih ili fizičkih osoba, kao i zbog neujednačene sudske prakse.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                                     | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Siniša Gregurek</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                                      | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>           | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                                   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                                   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                       | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeveva 11 Zagreb</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Članak 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                          | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                               | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Članak. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>              | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                                  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                                  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>                                 | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu</p>                                | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu</p>                               | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Ova odredba se zlopotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Ova odredba podložna je zloporabi. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije zamjenjuje ovjerena izjava osobe koja želi ishoditi licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Udruženje obrtnika Zadar</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zlopotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zlopotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Taxi ,obrtnik za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>obrtnik za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Mislav Munivrana</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Č</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Vladimir Badanjak</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Toni Stanković</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Ankica Stanković</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Davor Lončarić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Zoran Lovrenović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Predrag Lazić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Petar MAGzan</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Davor Matić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>David Marinić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Krešimir Maraković</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Maro Bratoš</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Mate Miloloža</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mario Oremuš</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Boris Oreški</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Božidar Oštarčević</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Mario Jošt</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Mirko Jelačić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Ozren Jelenek</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Mladen Janković</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Dragan Janjić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Etjen Hrenović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Alen Jagunec</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Vladimir Krpić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Tomislav Kuček</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Nenad Kosić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Zlatko Kovačević</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Damir Latin</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Vlado Koren</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Mario Katić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Adil Karić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mile Kampić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. -Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Željko Gojavić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Eduard Čokljat</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Nikola Dančulović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Veljko Grujić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/> Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Branko Buljan</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Mario Brozinčević</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Goran Brlečić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Meho Harambašić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Darko Fiolić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Vinko Ćorić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Željko Franić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Dragutin Berdik</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Željko Dir</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Teo Ciprijan</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. - Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Ivica Hlačić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Alan Hinić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Miroslav Andabaka</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Jadranko Pavlič</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Mladen Petroci</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Marko Pavlović</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Vid Paradžik</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Jozo Perković</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Siniša Pincetić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Petra Andabaka</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno. Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Kristijan Rebac</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p>           |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>EKO TAXI</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Željko Raljević</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Branko Ramić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Danijel Popek</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Marijo Gvozdenica</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Zorka Andabaka</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Stjepan Protković</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Tomislav Raić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Ante Mazarekić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Damir Popadić</b><br/> <b>Priznavanje dokaza o dobrom ugledu, Članak 17.</b><br/>         Čl. 17. Nacrta propisuje: Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj odnosno upravitelj prijevoza ili druga fizička osoba, dobar ugled dokazuju izvodom iz kaznene evidencije i evidencije o prekršajima, koji po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu. Ako takva evidencija ne postoji, dokazom se smatra izjava odgovorne osobe u pravnoj osobi ili fizičke osobe-obrtnika ili druge fizičke osobe, ovjerena kod javnog bilježnika. PRIMJEDBA Ova odredba se zloupotrebljava. Nedopustivo je da izvod iz službene evidencije mijenja ovjerena izjava osobe kojoj je interes dobiti licenciju. PRIJEDLOG Kao preduvjet propisati uvjerenje o kaznenom i prekršajnom nekažnjavanju. U suradnji s Ministarstvom pravosuđa definirati modalitete izdavanja uvjerenja. Točno navesti prekršaje počinjenjem kojih se gubi pravo na licenciju i dozvolu.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u prijedlogu je precizirano da se dokazivanje dobrog ugleda pribavlja po službenoj dužnosti, na osnovu izvoda iz prekršajne i kaznene evidencije.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         • Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p>  |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, tesukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što sedešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredbaprimjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona nasnagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da sefinancijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se upravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada,slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskojsposobnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, tesukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što sedešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredbaprimjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona nasnagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da sefinancijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada,slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskojsposobnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>                 | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. Nh</p>              | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>              | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićevea 11 Zagreb<br/>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVATA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Luka Gavranović<br/>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>                         | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVATA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Vevec<br/>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>            | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVATA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623<br/>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/>NE PRIHVATA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>              | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Siniša Gregurek</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti. U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/>         Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>          | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATILA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>             | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATILA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATILA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Financijska sposobnost, Članak 18.</b><br/> Članak 18. Navedenim člankom nije propisano tko vrši predmetne procjene financijske sposobnosti, te sukladno kojim kriterijima. Također, predmetnom odredbom nije jasno propisano što se dešava s postojećim autotaksi prijevoznicima, odnosno, da li se predmetna odredba primjenjuje i na njih, te ako da kada, dakle, da li odmah u trenutku stupanja zakona na snagu ili u nekom prijelaznom periodu vremena. Ujedno, posve je neosnovano da se financijska sposobnost dokazuje ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina, jer se u pravilu radi o stambenoj kući/stanu, a ne o nekretnini koje predstavlja sredstvo rada, slijedom čega nije jasno uslijed čega bi i navedeno predstavljalo dokaz o financijskoj sposobnosti.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATILA SE financijsku sposobnost u upravnom postupku izdavanja licencije utvrđuje nadležno tijelo po službenoj dužnosti, na temelju uvida u propisane dokaze</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Siniša Gregurek</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ivan Lojen</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podražavam smanjivanje ulaznih barijera za taxi tržište iz razloga što će njihovo smanjivanje pozitivno utjecati na cijelo taxi tržište, a ujedno će i povećati konkurenciju što je prijekopotrebno a samim time i kvalitetu usluge i zadovoljstvo korisnika te nove poslovne mogućnosti za postojeće ili buduće poslodavce.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Članak 20. st.2. Predlaže se brisati st. 2 u cjelosti!</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Kristian Posavčević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Odredba iz članka 20, stavak 2 koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen je vrlo dobra. Razlog tome je što će više ljudi biti slobodno ući na tržište, smanjit će se ulazne barijere te poduprijeti poduzetništvo. Dalje će to dovesti do rasterećenja raznih državnih sustava, povećanja zaposlenosti te povećanja koristi koje pojedinci donose državi i u konačnici svim stanovnicima.</p>                        | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> članku 20. st.2 Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> čl. 20. st.2. Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Andro Pavuna</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Komentar na stavak 2. - Pa normalno da ne mora biti stručno osposobljen da bi vozio po gradu. 2018. godine uvoditi to da netko tko želi voziti automobil mora ići u nekakvu obrtničku školu pa to je stvarno smiješno. Po okolo već 10 godine voze autonomna vozila, a mi još imamo školu za vozače. Zar doista mislite da će ti (mladi) ljudi imati posla u struci za 10, 20 ili 30 godina? Netko to mora reći.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji ljudski život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>                                   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Matija Mesić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Prijevoznici u autotaksi djelatnosti najčešće imaju jedno ili nekoliko vozila te nemaju potrebe za logističkom i drugom organizacijom na razini teretnih i autobusnih prijevoznika zato podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. kojom je predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Udruženje obrtnika Zadar</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Članak 20., st. 1. Kao i u članku 15., izuzimanje autotaksi prijevoza (pravne ili fizičke osobe – obrtnika) u ispunjavanju uvjeta stručne osposobljenosti izrazito je opasno sa stanovišta sigurnosti prometa. Autotaksi prijevoz najrašireniji je tip prijevoza putnika u kojem pojedini prijevoznici obavljaju ovu djelatnost s velikim brojem vozila. Nejasno je zašto zakonodavac u ovako osjetljivoj djelatnosti od stručne osposobljenosti izuzima, primjerice, taksi prijevoznika s više od stotinu vozila, a istu obvezu ostavlja za prijevoznika koji obavlja povremeni prijevoz putnika vozilom 8+1. Prelaže se brisanje stavka 2. ovog članka.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno - zakonom se uvodi institut stručne osposobljenosti za obavljanje autotaksi prijevoza</p>   |
| <p><b>Krešimir</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam Zakon u čl.20st.2. !</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Alan Gilja</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> članak 20 točka 2 brisati te ostaviti stručno osposobljenu osobu kako je riješeno postojećim zakonom da se zadrži određena kvaliteta</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrtnici su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksi služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksi službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Lucijana Marić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Slazem se sa odredbom iz 2.stavka članka 20. koja izuzima obvezu stručne osposobljenosti prijevoznika ili zaposlenja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen, te tako otvara vrata i drugim poduzetnicima.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Tina Kujundžić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. Za veliki broj malih poduzetnika svaka dodatna administracija utječe na isplativost i obeshrabruje ulazak u poduzetništvo što nije korektno</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Luka Petrić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen. Zbog specifičnih okolnosti za veliki broj malih poduzetnika koji sudjeluju u autotaksi prijevozu svaka dodatna administrativna barijera utječe na isplativost. Prijevoznici u autotaksi djelatnosti najčešće imaju jedno vozilo te nemaju potrebe za logističkom i drugom organizacijom na razini teretnih i autobusnih prijevoznika.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Pavel Pražić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Svaka dodatna barijera utječe negativno na poduzetnike te smatram da je odredba iz čl. 20, st.2 koja se odnosi na izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je osposobljen i više nego potrebna i pozitivna!</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Duje Iliev</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržajem odredbu 2. odredbu iz članka 20. jer dodatne administrativne barijere utječu negativno na male poduzetnike i na njihovu isplativost</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Krešimir Rogina</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Dajana Miličić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. jer autotaksi prijevoz ima svoje specifičnosti te ne zahtijeva razinu organizacije koju imaju teretni i autobusni prijevoznici. Veliki broj malih poduzetnika koji sudjeluje u autotaksi prijevozu ovisi o svakoj dodatnoj administrativnoj barijeri koja utječe na isplativost i obeshrabruje ulazak u poduzetništvo.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Tihana Bedeković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. jer se smanjenjem administrativnih barijera olakšava ulazak manjih prijevoznika u autotaksi djelatnosti.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Mario Žanić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Slažem se sa odredbom iz 2.stavka članka 20. jer smanjuje administrativne barijere i omogućava većem broju malih poduzetnika da budu što profitabilniji i što bolje posluju.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Tomislav Vulić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Nema potrebe za bespotrebnom birokracijom te stoga podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Mario Hrelec</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Luka Đurović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. jer smanjuje administrativne troškove prijevoznicima. Mnogi prijevoznici u autotaksi djelatnosti su mali prijevoznici kojima će takvo smanjenje administrativnih troškova puno značiti.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Stjepan Lovrentjev</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Specifične okolnosti autotaksi prijevoza takve su da za veliki broj malih poduzetnika koji u njemu sudjeluju svaka dodatna administrativna barijera utječe na isplativost i obeshrabruje ulazak u poduzetništvo iz tog razloga podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Matija Lovrentjev</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Prijevoznici u autotaksi djelatnosti najčešće imaju jedno ili nekoliko vozila te nemaju potrebe za logističkom i drugom organizacijom na razini teretnih i autobusnih prijevoznika. Iz tog razloga podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Suzana Kirinić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Tea Dogan</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam izuzimanje prijevoznika autotaksi prijevoza od obveze stručne osposobljenosti. Dodatno osposobljavanje utjecat će isplativost, a ujedno će rezultirati manjim brojem zainteresiranih poduzetnika zbog dodatnih barijera koje im se postavljaju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> čl. 20. st.2. Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska?</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Domagoj Ražov</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Damir Lukačić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Sandi Zajec</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Odredba iz stavka 2. članka 20. je hvale vrijedna promjena. Specifične okolnosti autotaksi prijevoza takve su da za veliki broj malih poduzetnika koji u njemu sudjeluju svaka dodatna administrativna barijera utječe na isplativost i obeshrabruje ulazak u poduzetništvo. Prijevoznici u autotaksi djelatnosti najčešće imaju jedno ili nekoliko vozila te nemaju potrebe za logističkom i drugom organizacijom na razini teretnih i autobusnih prijevoznika.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>        | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Vladimir Badanjak</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>       | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Snježana Špernoga</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mario Brozinčević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Branko Buljan</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Nikola Dančulović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Veljko Grujić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Željko Gojavić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Eduard Čokljat</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Goran Brlečić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> čl. 20. st.2. Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta Predlaže se brisati st.2</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         čl. 20. st.2. - Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         članku 20. st.2. Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Željko Krznarić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Alan Hinić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ivica Hlač</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Filip Šturman</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz stavka 2. članka 20. koja predviđa izuzimanje autotaksi prijevoznika od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen. Micanje takvih barijera omogućava dodatna nova radna mjesta, lakši ulazak novih konkurenata, niže cijene za korisnike i iznimno pozitivne efekte na ukupno društvo i ekonomiju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Domagoj Rast</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen. Specifične okolnosti autotaksi prijevoza takve su da za veliki broj malih poduzetnika koji u njemu sudjeluju svaka dodatna administrativna barijera utječe na isplativost i obeshrabruje ulazak u poduzetništvo.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Dejan Jelčić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Specifične okolnosti autotaksi prijevoza takve su da za veliki broj malih poduzetnika koji u njemu sudjeluju svaka dodatna administrativna barijera utječe na isplativost i obeshrabruje ulazak u poduzetništvo te iz tog razloga podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Teo Ciprijan</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Tomislav Lukačević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. jer smanjuje nepotrebnu birokraciju koja zastrašuje ulazak novih poduzetnika</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> čl. 20. st.2. - Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20., potrebno je stavak 7. formulirati na sljedeći način: „Osobe koje imaju višu ili visoku stručnu spremu ili drugu odgovarajuću stručnu spremu sukladno posebnim propisima prometnog smjera, cestovnog ili gradskog usmjerenja, te time skupili minimalno 180 ECTS bodova, oslobođene su obveze polaganja ispita iz stavka 4. ovoga članka.“</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Željko Dir</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Dragutin Berdik</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Vinko Ćorić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Željko Franić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Darko Fiočić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Meho Harambašić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2. U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mile Kampić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Jura Kamenski</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Ideja iza stavke 2. je definitivno pozitivna jer uklanja nepotrebnu prepreku za male poduzetnike. Ipak, smatram da je skalabilnost ovog rješenja zabrinjavajuća jer ostavlja prostora za zloupotrebu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Christian Obadić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavan drugi stavak ovog članka, osobe koje se bave autotaksi djelatnosti većinom imaju jedno vozilo te im nije potreban upravitelj prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Adil Karić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mario Katić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Vlado Koren</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Damir Latin</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Nenad Kosić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Tomislav Kukec</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Vladimir Krpić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Zlatko Kovačević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Alen Jagunec</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mia Štajer</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz stavka 2., čl.20., obzirom da ide u smjeru olakšanja poslovanja poduzetnicima, a ukidajući nepotrebne administrativne barijere.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Etjen Hrenović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mladen Janković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ozren Jelenek</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

**Mirko Jelačić**

**Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.**

U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2. U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“

**Dragan Janjić**

**Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.**

U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.

**Prihvaćen**

Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.

**Prihvaćen**

Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Mario Jošt</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>         | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Božidar Oštarčević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Matea Posavčević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen. Isto bi smanjilo administrativne barijere ulaska te dodatno opterećivanje državnog aparata.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Matea Sučić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Podržavam stavak 2. jer smatram da je nepotrebno dodatno stručno osposobljavati prijevoznike jer mislim da bi sve to moglo stvoriti nepotrebne birokratske barijere za osobe koje se žele baviti ovom vrstom usluga.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Boris Oreški</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mate Miloloža</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mario Oremuš</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Maro Bratoš</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>        | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Filip Tremac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Administrativne barijere, kao što je zapošljavanje upravitelja prometa kod autotaksi prijevoznika su nepotrebne te mnogim malim poduzetnicima otežavaju normalno poslovanje. Mislim da je dobro da se autotaksi prijevoznici i prijevoznici posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu izuzmu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Margareta Klinčić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Prijevoznici u autotaksi djelatnosti nemaju potrebe za kompleksnom logističkom i drugom organizacijom na razini teretnih i autobusnih vozila jer se tip djelatnosti fundamentalno razlikuje od istih. Iz tog razloga podržavam 2. stavak ovog članka.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Krešimir Maraković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>David Marinčić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Davor Matić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Petar MAGZAN</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Zoran Lovrenović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Predrag Lazić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ankica Stanković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Toni Stanković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Davor Lončarić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Davor Tremac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Apsolutno podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen. Autotaksi prijevoznici rade, odnosno voze u trenucima kada ima potražnje na lokacijama gdje ima potražnje za njihovim uslugama, te nije potrebno proračunavanje upravitelja prometa koji će nalagati taksistu kada da počne raditi i u kojem gradskom kvartu da vozi. Nadalje, specifične okolnosti autotaksi prijevoza takve su da za veliki broj malih poduzetnika koji u njemu sudjeluju svaka dodatna administrativna barijera utječe na isplativost i obeshrabruje ulazak u poduzetništvo. Prijevoznici u autotaksi djelatnosti najčešće imaju jedno ili nekoliko vozila te nemaju potrebe za logističkom i drugom organizacijom na razini teretnih i autobusnih prijevoznika.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Petra Andabaka</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Siniša Pincetić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Jozo Perković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Vid Paradžik</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ivan Ivanković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> Specifične okolnosti autotaksi prijevoza takve su da za veliki broj malih poduzetnika koji u njemu sudjeluju svaka dodatna administrativna barijera utječe na isplativost i obeshrabruje ulazak u poduzetništvo. Prijevoznici u autotaksi djelatnosti najčešće imaju jedno ili nekoliko vozila te nemaju potrebe za logističkom i drugom organizacijom na razini teretnih i autobusnih prijevoznika.. Stoga, podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Marko Pavlović</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Mladen Petroci</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Jadranko Pavlič</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Miroslav Andabaka</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Damir Popadić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Ante Mazarekić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Pave Šturman</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Odlična je odredba iz 2. stavka članka 20. koja izuzim aautotaksi prijevoznike od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen. Takvo što će u konačnici dovesti do većeg broja zaposlenih i boljitak za ekonomiju i društvo u cjelini.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Ivona Mraović Peti</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Podržavam odredbu iz 2. stavka članka 20. koja se odnosi na predviđeno izuzimanje prijevoznika koji obavljaju usluge autotaksi prijevoza te posebnih oblika prijevoza u unutarnjem prometu od obveze stručne osposobljenosti prijevoznika ili zapošljavanja upravitelja prometa koji je stručno osposobljen.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Ivana Miljan Tremac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         Podržavam Stavak 2. Članka 20. jer bi bilo nepotrebno zapošljavati upravitelja prijevoza za autotaksi.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Stjepan Protković</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Tomislav Raić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/>         U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Zorka Andabaka</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>      | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Marijo Gvozdenica</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Danijel Popek</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Branko Ramić</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Željko Raljević</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |
| <p><b>Kristijan Rebac</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>EKO TAXI</b><br/> <b>Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz, Članak 20.</b><br/> U članku 20. st.2. Nacrta propisuje se: - „Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka, prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza i posebnih oblika prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu ne mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog upravitelja prijevoza.“ PRIMJEDBA Vozači autotaksi vozila obavljaju javni cestovni prijevoz. Za obavljanje istoga moraju položiti ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Koji je smisao ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza ako se za najrašireniju djelatnost javnog cestovnog prijevoza ispit ne propisuje? Ispada da prijevoznik koji vozi kamion natovaren pijeskom mora biti stručno osposobljen, dok autotaksi prijevoznik koji obavlja prijevoz osoba ne mora. Je li vrijedniji jedan život ili tona pijeska? PRIJEDLOG Predlaže se brisati st.2.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se, uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz, a ostali uvjeti će se precizirati pravilnikom.</p>  |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti, Članak 22.</b><br/> U članku 22., potrebno je stavak 1. formulirati na sljedeći način: „Hrvatska gospodarska komora, Hrvatska obrtnička komora i Fakultet prometnih znanosti (u daljnjem tekstu: Komore i Fakultet) provode ispit o stručnoj osposobljenosti iz članka 20. stavka 4. ovog Zakona prema Programu ispita o stručnoj osposobljenosti koji se sastoji od općeg i posebnog dijela, sukladno Uredbi (EZ-a) br. 1071/2009“.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen-Hrvatska gospodarska komora i Hrvatska obrtnička komora provode ispit o stručnoj osposobljenosti</p>  |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti, Članak 22.</b><br/> U članku 22. potrebno je stavak 2. formulirati na sljedeći način: „Ispit o stručnoj osposobljenosti polaže se pred Povjerenstvom koje osniva Ministar. Povjerenstvo se sastoji od najmanje četiri člana, od kojih su najmanje dva člana predstavnici Ministarstva, te po jedan član Komora i Fakulteta“.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen-povjerenstvo se sastoji od najmanje tri člana i dva predstavnika Ministarstva i Komore</p>  |
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Vladimir Badanjak</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje U prijelaznim i završnim odredbama predviđa se važenje postojećih trajanje važećih licencija do isteka njihovog roka, a umjesto izvoda licencije za vozilo kojim se obavljaju autotaksi prijevoz uvodi se institut zbirne evidencije vozila</p>     |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23.Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno,važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekompropisanom roku.U članku 23. st.2Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi:„Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23.Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno,važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekompropisanom roku.U članku 23. st.2Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi:„Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>                 | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>                   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>                 | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Krešimir</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Smatram da bi se, ukoliko je tehnički izvedivo, izdavanje bilo čega moralo sveti na minimum budući da smo u procesu informatizacije i da su više manje svi dokumenti dostupni u e obliku da se kontrole tako i vrše a ne otvara mogućnost manipulacije kroz tiskanja i kopiranja. Ukoliko je izvedivo najbolje rješenje bi bilo da se sustavi ministarstava povežu i djeluju kao cjelina pa prema tome ova članak u stavku 2 ne bih bio niti potreban. Ukoliko nije moguće onda smatram da je izvornik dovoljan za sve.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članku 23. st.2. Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi UBER mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Udruženje obrtnika Zadar</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> čl. 23. st.2. Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje U prijelaznim i završnim odredbama predviđa se važenje postojećih trajanje važećih licencija do isteka njihovog roka, a umjesto izvoda licencije za vozilo kojim se obavljaju autotaksi prijevoz uvodi se institut zbirne evidencije vozila</p>     |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> članku 23. st.2. Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje U prijelaznim i završnim odredbama predviđa se važenje postojećih trajanje važećih licencija do isteka njihovog roka, a umjesto izvoda licencije za vozilo kojim se obavljaju autotaksi prijevoz uvodi se institut zbirne evidencije vozila</p>     |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23.Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno,važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekompropisanom roku.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje U prijelaznim i završnim odredbama predviđa se važenje postojećih trajanje važećih licencija do isteka njihovog roka, a umjesto izvoda licencije za vozilo kojim se obavljaju autotaksi prijevoz uvodi se institut zbirne evidencije vozila</p>     |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi:„Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićevea 11 Zagreb</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Članak 23. st.2 Bristi st. 2, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>          | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno-u prijelaznim i završnim odredbama predviđa se važenje postojećih trajanje važećih licencija do isteka njihovog roka, a umjesto izvoda licencije za vozilo kojim se obavljaju autotaksi prijevoz uvodi se institut zbirne evidencije vozila</p>  |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>                      | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>                                     | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>                             | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>                | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>                                       | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Teo Ciprijan</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Dragutin Berdik</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Željko Dir</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> čl.23. st.2. Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Darko Fiolić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Željko Franić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Vinko Ćorić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Ivica Hlačić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Alan Hinić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         čl. 23. st.2. - Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje U prijelaznim i završnim odredbama predviđa se važenje postojećih trajanje važećih licencija do isteka njihovog roka, a umjesto izvoda licencije za vozilo kojim se obavljaju autotaksi prijevoz uvodi se institut zbirne evidencije vozila</p>     |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/>         U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>          | <p><b>Odbijen</b><br/>         U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         •Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>          | <p><b>Odbijen</b><br/>         U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/>         • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Goran Brlečić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

**Željko Gojavić**

**Postupak izdavanja licencije, Članak 23.**

U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“

**Odbijen**

U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.

**Eduard Čokljat**

**Postupak izdavanja licencije, Članak 23.**

U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“

**Odbijen**

U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.

**Nikola Dančulović**

**Postupak izdavanja licencije, Članak 23.**

U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“

**Odbijen**

U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Branko Buljan</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Veljko Grujić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Mario Brozinčević</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> čl. 23. st.2. - Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> • Članak 23. Predmetnim člankom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim licencijama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. U članku 23. st.2 Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Toni Stanković</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Ankica Stanković</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Davor Lončarić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Zoran Lovrenović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Petar Magzan</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Predrag Lazić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Davor Matić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>David Marinčić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Krešimir Maraković</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Maro Bratoš</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Mario Oremuš</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Mate Miloloža</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Štefan Dutčak</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> Pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik podnosi izdavatelju licencije zahtjev za izdavanje licencije u pisanom ili u elektronskom obliku. U zahtjevu treba navesti: vrstu prijevoza za koji se traži licencija, te treba priložiti pisane dokaze o ispunjavanju uvjeta iz članka 15. ovoga Zakona. Uz zahtjev se prilaže i kopija rješenja o upisu djelatnosti prijevoza u cestovnom prometu u sudski, odnosno obrtni registar. TREBA IZMJENITI I točka bi trebala glasiti:Pravna osoba ili fizička osoba podnosi izdavatelju licencije zahtjev za izdavanje licencije u ime svojih zaposlenika u pisanom ili elektronskom obliku. U zahtjevu treba navesti: vrstu prijevoza za koji se traži licencija, ime i prezime djelatnika na kojeg licencija glasi, te treba priložiti pisane dokaze o ispunjavanju uvjeta iz članka 15. ovog Zakona. Uz zahtjev se prilaže kopija rješenja o upisu djelatnosti prijevoza u cestovnom prometu u sudski, odnosno obrtni registar.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Štefan Dutčak</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> (3) Licencija se izdaje za razdoblje od 10 godina. Taj period treba smanjiti, jer razdoblje od 10 godina je predugo</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Boris Oreški</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVATA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Božidar Oštarčević</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Mario Jošt</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>         | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Dragan Janjić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ozren Jelenek</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Mladen Janković</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Etjen Hrenović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Alen Jagunec</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Vladimir Krpić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Tomislav Kukec</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Nenad Kosić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Vlado Koren</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Damir Latin</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Zlatko Kovačević</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Mario Katić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Adil Karić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Mile Kampić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Miroslav Andabaka</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Mladen Petroci</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Marko Pavlović</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Jadranko Pavlić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Jozo Perković</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Vid Paradžik</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Siniša Pincetić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Petra Andabaka</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Kristijan Rebac</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>EKO TAXI</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Branko Ramić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Danijel Popek</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Marijo Gvozdenica</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Zorka Andabaka</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Tomislav Raić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Stjepan Protković</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |
| <p><b>Željko Raljević</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ante Mazarekić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p>                |
| <p><b>Damir Popadić</b><br/> <b>Postupak izdavanja licencije, Članak 23.</b><br/> U članku 23. st.2. Nacrta propisuje se: - Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo. Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije. PRIMJEDBA Zbog čega bi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz trebali dobivati samo izvornik licencije? Što to znači za poduzetnika koji ima 100 vozila? To znači da bi Uber mogao dobiti izvornik licencije za 5000 vozila? PRIJEDLOG Brisati st. 2 u čl. 23. Nacrta prijedloga zakona, te dodati novi koji glasi: „Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenci za obavljanje prijevoza u cestovnom prometu, te dostavlja podnositelju zahtjeva licenciju i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> U članku 23 st.2-izvod iz licencije djelatnosti NE PRIHVAĆA SE-za autotaksi prijevoz,zbog pojednostavljenja postupanja i smanjenja administrativnih barijera, izvod iz licencije za svako vozilo zamjenjuje se skupnom evidencijom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p>                |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Promjena podataka, Članak 25.</b><br/> Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 1. na način da glasi: „(1) Domaći prijevoznik dužan je obavijestiti izdavatelja licencije o svakoj promjeni podataka na temelju kojih je licencija izdana, u roku pet dana od dana promjene, pisanim ili elektroničkim putem. Izdavatelj licencije dužan je voditi registar svih podataka na temelju kojih je izdana dozvola, te putem elektroničke aplikacije „e-taksi“ učiniti te podatke dostupnima imatelju licence. Ministar Pravilnikom određuje sadržaj i odredbe vezane za elektroničku aplikaciju „e-taksi“.“ Napomena i obrazloženje: Prijedlog je da se nadopuni članak na način da se uvede registar e-taksi.hr s ciljem potpune digitalizacije evidencija vezano uz taksi djelatnost. Pravilnikom će se odrediti da je na svako vozilo potrebno nalijepiti naljepnicu s bar kodom koji je sinhroniziran sa stanjem u e-taksi aplikaciji kako bi se kontrola izvršila u iznimno kratkom vremenu. Rok od pet dana u taksi djelatnosti je bitan jer je vozilo osnovno sredstvo koje u tom periodu ne radi te je to najdulji mogući rok koji neće ugroziti poslovanje.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Zakon je rađen u svrhu regulacije gospodarske djelatnosti svih oblika cestovnog prijevoza, te se smatra kako u onom djelu gdje se formuliraju temeljne pretpostavke za obavljanje navedenog nema potrebe posebno izdvajati pojedine parametre vezane uz autotaksi djelatnost.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutaršnjem cestovnom prometu, Privremeno ukidanje licencije</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutaršnjem cestovnom prometu, Privremeno ukidanje licencije</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutaršnjem cestovnom prometu, Privremeno ukidanje licencije</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                                       | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutaršnjem cestovnom prometu, Privremeno ukidanje licencije</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                                      | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutaršnjem cestovnom prometu, Privremeno ukidanje licencije</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                                    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutaršnjem cestovnom prometu, Privremeno ukidanje licencije</b><br/> Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, Privremeno ukidanje licencije</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>III.a Licencije za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, Privremeno ukidanje licencije</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                          | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Vevec</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>          | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Članak 26. te članak 27. za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                          | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                          | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>            | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                          | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009,čl.6., stavak 2., točka a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Dobar ugled reguliran je člankom 16. i u isti je uvršteno kako ste predložili.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI : „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Nadležnost nad provedbom ovog zakona ima isključivo ovo ministarstvo, te isto posjeduje dotične podatke.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. stavak 1. U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjeratrajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p>  |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> ČL.26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009, ČL.6., ST. 2., TOČKA a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA ČL.26. ST.1. BRISATI „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA ČL.26., ST.1. ZNAČENJE TEKSTA : "TEŽI PREKRŠAJ" ? U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Dobar ugled reguliran je člankom 16. i u isti je uvršteno kako ste predložili. Nadležnost nad provedbom ovog zakona ima isključivo ovo ministarstvo, te isto posjeduje dotične podatke. U zakon je uveden i njime definiran pojam teži prekršaj.</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Dobar ugled reguliran je člankom 16. i u isti je uvršteno kako ste predložili.</p>                                |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI : „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Nadležnost nad provedbom ovog zakona ima isključivo ovo ministarstvo, te isto posjeduje dotične podatke.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1. U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavka 1. PRIJEDLOG - BRISATI : „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Nadležnost nad provedbom ovog zakona ima isključivo ovo ministarstvo, te isto posjeduje dotične podatke.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavka 1. U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> ČL.26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009, ČL.6., ST. 2., TOČKA a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA ČL.26. ST.1. BRISATI „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA ČL.26., ST.1. ZNAČENJE TEKSTA : "TEŽI PREKRŠAJ" ? U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Dobar ugled reguliran je člankom 16. i u isti je uvršteno kako ste predložili.</p>                                |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM<br/> OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE<br/> NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI<br/> DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Nadležnost nad provedbom ovog zakona ima isključivo ovo ministarstvo, te isto posjeduje dotične podatke.</p>                        |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1. U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA<br/> NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U<br/> UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI<br/> PREKRŠAJ“</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Navedenim je člancima 26. i 27. za isto postupanje<br/> (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja<br/> uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita<br/> posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj<br/> propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a<br/> člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u<br/> koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani<br/> različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije,<br/> pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Andro Pavuna</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Privremeno ukidanje licencije uvesti i ako netko čini<br/> prekršaje kojima dovodi u opasnost putnike i ostale<br/> sudionike u prometu kao što su upravljanje vozilom pod<br/> utjecajem alkohola ili opojnih sredstava, objesna vožnja,<br/> nepoštivanje razmaka između vozila, upotreba mobilnog<br/> telefona za vrijeme vožnje, nesigurna pretjecanja,<br/> prekoračenje brzine veće od 30km/h u naseljenom<br/> mjestu - više, manje sve prekršaje iz ZOSPC-a za koje je<br/> propisana kazna veća od 2000kn. Ako odvoznik dođe na<br/> posao pijan, dobit će otkaz. Isto će se dogoditi i djelatniku<br/> u nekoj banci. Taksistu se to ne može dogoditi. E pa ja<br/> kao korisnik želim znati da je neki taksist kojem ću<br/> povjeriti svoju sigurnost u posljenjih nekoliko tjedana ili<br/> mjeseci pijan vozio. Takvom ne želim ući u auto.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto<br/> postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet<br/> ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana<br/> različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj<br/> propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a<br/> člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u<br/> koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani<br/> različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije,<br/> pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Navedenim je člancima za isto postupanje<br/> (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja<br/> uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita<br/> posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj<br/> propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a<br/> člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u<br/> koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani<br/> različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije,<br/> pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto<br/> postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet<br/> ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana<br/> različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj<br/> propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a<br/> člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u<br/> koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani<br/> različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije,<br/> pa prijedlog nema osnove</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009,čl.6., stavak 2., točka a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA ČL.26. ST.1. BRISATI „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Nadležnost nad provedbom ovog zakona ima isključivo ovo ministarstvo, te isto posjeduje dotične podatke.</p>              |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009,čl.6., stavak 2., točka a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Dobar ugled reguliran je člankom 16. i u isti je uvršteno kako ste predložili.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI : „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Nadležnost nad provedbom ovog zakona ima isključivo ovo ministarstvo, te isto posjeduje dotične podatke.</p>              |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1. U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjeratrajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1 PRIJEDLOG - BRISATI: „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1 U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Dobar ugled reguliran je člankom 16. i u isti je uvršteno kako ste predložili.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI : „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“ RAZLOG : JER ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Nadležnost nad provedbom ovog zakona ima isključivo ovo ministarstvo, te isto posjeduje dotične podatke.</p>              |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Članak 26. Stavak 1. U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjeratrajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> Navedenim je člancima 26. i 27. za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> ČL.26. PRIJEDLOG : PRIMIJENITI UREDBU 1071/2009, ČL.6., ST. 2., TOČKA a) SUKLADNO PRIJEDLOGU IZMJENE ČLANKA 16., OVOGA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA ČL.26. ST.1. BRISATI : „PRAVOMOĆNIM PREKRŠAJNIM NALOGOM OVLAŠTENOG TIJELA“<br/> RAZLOG : ISTO NIGDJE NIJE EVIDENTIRANO I ZAŠTO DODATNO OTEŽAVATI DOKAZIVANJE DOBROG UGLEDA ČL.26., ST.1. ZNAČENJE TEKSTA : "TEŽI PREKRŠAJ"? - U PREKRŠAJNIM ODREDBAMA NITI U PRIJEDLOGU NACRTA ZAKONA, NITI U UREDBI 2016/403 NE POSTOJI POJAM „TEŽI PREKRŠAJ“</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> •Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Privremeno ukidanje licencije, Članak 26.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjeratrajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>            | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjeratrajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>              | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>              | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>            | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. te članak 27. za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>                              | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veveřec</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> • Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>         | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Trajno ukidanje licencije, Članak 27.</b><br/> •Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE-prijedlogom zakona su propisani različiti uvjeti za privremeno i za trajno ukidanje licencije, pa prijedlog nema osnove</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. stavak 2. izmijeniti stavak tako da glasi : „Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika. NAPOMENA : po izmjeni stavka (2) brisati stavak (3) kao nepotreban. RAZLOG : Po sada definiranom iz Prijedloga Nacrta Zakona a stavku (2) i stavku (3) proizlazi da se komunalni prijevoz može obavljati putnički, ekspresni i direktni što ne može biti, jer se isti obavlja samo kao „lokalni“ prijevoz!</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. stavak 3. stavak (3) brisati kao nepotreban s izmjenom stavka (2).</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI : NOVI STAVAK : 4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača. RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p>  |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         ČLANAK 32., STAVAK 2. Predložimo izmijeniti stavak 2. na način da isti glasi: "Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika." Brisati stavak 3. budući da izmjenom stavka 2. isti postaje nepotreban. RAZLOG: Predložena izmjena iz razloga što se komunalni prijevoz obavlja samo u obliku lokalnog prijevoza i ne može imati druge oblike prijevoza. ČLANAK 32. DODATI NOVI STAVAK 4a) : "(4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača." RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. JER, ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA SE POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika". Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavka 2. Izmijeniti stavak tako da glasi : „Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika. NAPOMENA : po izmjeni stavka (2) brisati stavak (3) kao nepotreban. RAZLOG : Po sada definiranom iz Prijedloga Nacrta Zakona a stavku (2) i stavku (3) proizlazi da se komunalni prijevoz može obavljati putnički, ekspresni i direktni što ne može biti, jer se isti obavlja samo kao „lokalni“ prijevoz!</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavka 3. stavak (3) brisati kao nepotreban s izmjenom stavka (2), a prema komentaru br. 26.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavka 4. PRIJEDLOG – DODATI : NOVI STAVAK : 4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača. RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 2. izmijeniti stavak tako da glasi : „Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika. NAPOMENA : po izmjeni stavka (2) brisati stavak (3) kao nepotreban. RAZLOG : Po sada definiranom iz Prijedloga Nacrta Zakona a stavku (2) i stavku (3) proizlazi da se komunalni prijevoz može obavljati putnički, ekspresni i direktni što ne može biti, jer se isti obavlja samo kao „lokalni“ prijevoz!</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 3. stavak (3) brisati kao nepotreban s izmjenom stavka (2), a prema komentaru br. 26.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI : NOVI STAVAK : 4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača. RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p>   |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         ČLANAK 32., STAVAK 2. Predložimo izmijeniti stavak 2. na način da isti glasi: "Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika." Brisati stavak 3. budući da izmjenom stavka 2. isti postaje nepotreban. RAZLOG: Predložena izmjena iz razloga što se komunalni prijevoz obavlja samo u obliku lokalnog prijevoza i ne može imati druge oblike prijevoza. ČLANAK 32. DODATI NOVI STAVAK 4a) : "(4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača." RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. JER, ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA SE POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika". Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17., kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p> |
| <p><b>Darko Levačić</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         U stavku 2. dodati i „regionalni prijevoz putnika“, tako da stavak 2. glasi: (2) Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu se obavlja kao komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika, regionalni prijevoz putnika i međužupanijski prijevoz putnika.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Prijedlog je odbijen jer je protivan koncepciji ovog Zakona.</p>   |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         (2) Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu se obavlja kao komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika, regionalni prijevoz putnika i međužupanijski prijevoz putnika. (3) Prijevozi iz stavka 2. ovoga članka obavljaju se kao putnički, ekspresni i direktni prijevozi putnika, osim međužupanijskog koji može biti samo ekspresni ili direktni.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Prijedlog je odbijen jer je protivan koncepciji ovog Zakona.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/> Ubačene stavke za predloženi pojam "regionalni linijski prijevoz" - vidi komentare pod Člankom 4.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Prijedlog je odbijen jer je protivan koncepciji ovog Zakona.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/> Članak 32. Stavak 2. izmijeniti stavak tako da glasi : „Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika. NAPOMENA : po izmjeni stavka (2) brisati stavak (3) kao nepotreban. RAZLOG : Po sada definiranom iz Prijedloga Nacrta Zakona a stavku (2) i stavku (3) proizlazi da se komunalni prijevoz može obavljati putnički, ekspresni i direktni što ne može biti, jer se isti obavlja samo kao „lokalni“ prijevoz!</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/> Članak 32. Stavak 2. stavak (3) brisati kao nepotreban s izmjenom stavka (2), a prema komentaru br. 26.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/> Članak 32. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI : NOVI STAVAK : 4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača. RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p> |

**Autotrans d.o.o.****Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.**

ČLANAK 32., STAVAK 2. Predlažemo izmijeniti stavak 2. na način da isti glasi: "Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika." Brisati stavak 3. budući da izmjenom stavka 2. isti postaje nepotreban. RAZLOG: Predložena izmjena iz razloga što se komunalni prijevoz obavlja samo u obliku lokalnog prijevoza i ne može imati druge oblike prijevoza. ČLANAK 32. DODATI NOVI STAVAK 4a) : "(4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača." RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. JER, ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA SE POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika". Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.

**Krapinsko-zagorska županija****Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.**

ČLANAK 32. POVEZANO S PRIJEDLOGOM ČLANKA 50 EVENTUALNO: U članku 32. iza stavka 4. dodati NOVI STAVAK: „Iznimno, od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača.“ „Stavci 5. do 7. postaju stavci 6. do 8.“  
Obrazloženje: Javni prijevoz putnika obavlja se autobusima i na onim linijama koje imaju mali broj putnika (cca. desetak i manje) budući da u pojedinim naseljima ima samo nekoliko domaćinstava koja su dosta udaljena od općinskih, gradskih i županijskih središta (naročito je to izraženo u Krapinsko-zagorskoj županiji, pogotovo na rubnim i pograničnim područjima). Također tehničke karakteristike i elementi cesta na pojedinim područjima onemogućavaju prijevoz autobusima. Isto tako mali broj putnika je i na onim linijama u vremenima izvan „prometnih špica“, a putnici trebaju prijevoz do određenih ustanova i institucija radi zadovoljenja zdravstvenih, socijalnih i sličnih potreba. Budući da prijevoznici takve linije ne mogu održavati autobusima, jer nisu rentabilne, postoji mogućnost da se iste ukinu, a putnici bi ostali bez prijevoza. Na takvim linijama, te tamo gdje nema organiziranog javnog prijevoza, predlaže se da bi se kombi prijevoz (8+1) mogao organizirati kao javni linijski prijevoz, čime bi se omogućilo kvalitetnije i dostupnije obavljanje linijskog prijevoza putnika. Također, u posljednjih nekoliko godina, na području Krapinsko-zagorske županije, utvrđen je porast ukidanja linija potpuno ili pojedinih polazaka unutar linije. Samo je u posljednjih godina dana sveukupno ukinuto 70 polazaka (napomena: od 2000. godine do 28.11.17. od ukupno 2.209 polazaka ukinuto je 1.356 polazaka, odnosno 61,4%), a naročito u rubnim i pograničnim dijelovima KZZ. Kako stanovnici rubnih i pograničnih područja ne bi u potpunosti ostali bez prijevoza, ili kako bi im se omogućilo minimalno pravo na mobilnost, prijedlog je da iznimno, postojeći autobusni prijevoznici, mogu u takvim slučajevima obavljati prijevoz s osobnim vozilima koja imaju minimalno 8 + 1 sjedalo za vozača. Povezano s prijedlogom članka 50. gdje za sada nije predviđeno da bi i regionalna (područna) samouprava (upravna tijela županija) mogla u takvim slučajevima izdavati Dozvole ili sklapati Ugovore o koncesiji za obavljanje prijevoza na poziv ili mikro prijevoza.

**Čazmatrans d.o.o.****Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.**

Članak 32. stavak 2. izmijeniti stavak tako da glasi : „Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika. NAPOMENA : po izmjeni stavka (2) brisati stavak (3) kao nepotreban. RAZLOG : Po sada definiranom iz Prijedloga Nacrta Zakona a stavku (2) i stavku (3) proizlazi da se komunalni prijevoz može obavljati putnički, ekspresni i direktni što ne može biti, jer se isti obavlja samo kao „lokalni“ prijevoz!

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 3. stavak (3) brisati kao nepotreban s izmjenom stavka (2), a prema komentaru br. 26.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI : NOVI STAVAK : 4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača. RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 2 izmijeniti stavak tako da glasi : „Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika. NAPOMENA : po izmjeni stavka (2) brisati stavak (3) kao nepotreban. RAZLOG : Po sada definiranom iz Prijedloga Nacrta Zakona a stavku (2) i stavku (3) proizlazi da se komunalni prijevoz može obavljati putnički, ekspresni i direktni što ne može biti, jer se isti obavlja samo kao „lokalni“ prijevoz!</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 3 Stavak (3) brisati kao nepotreban s izmjenom stavka (2), a prema komentaru br. 26.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 4 PRIJEDLOG – DODATI: NOVI STAVAK: 4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača. RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se. Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p>                       |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 2. izmijeniti stavak tako da glasi : „Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika. NAPOMENA : po izmjeni stavka (2) brisati stavak (3) kao nepotreban. RAZLOG : Po sada definiranom iz Prijedloga Nacrta Zakona a stavku (2) i stavku (3) proizlazi da se komunalni prijevoz može obavljati putnički, ekspresni i direktni što ne može biti, jer se isti obavlja samo kao „lokalni“ prijevoz!</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 3. stavak (3) brisati kao nepotreban s izmjenom stavka (2), a prema komentaru br. 26.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika".</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         Članak 32. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI : NOVI STAVAK : 4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača. RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17. kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p>   |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 32.</b><br/>         ČLANAK 32., STAVAK 2. Predložimo izmijeniti stavak 2. na način da isti glasi: "Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama te kao komunalni prijevoz putnika." Brisati stavak 3. budući da izmjenom stavka 2. isti postaje nepotreban. RAZLOG: Predložena izmjena iz razloga što se komunalni prijevoz obavlja samo u obliku lokalnog prijevoza i ne može imati druge oblike prijevoza. ČLANAK 32. DODATI NOVI STAVAK 4a) : "(4a) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, prijevoznik koji već obavlja javni linijski prijevoz autobusima, smije na određenim linijama i u određenim razdobljima, radi manjeg broja putnika, obavljati javni linijski prijevoz vozilima koja imaju najmanje devet sjedala, uključujući sjedalo za vozača." RAZLOG : TREBA I NADALJE OMOGUĆITI DA SE PRIJEVOZ MOŽE OBAVLJATI PO IZDANOJ DOZVOLI VOZILIMA 8+1. JER, ZABRANOM OBAVLJANJA PRIJEVOZA VOZILIMA 8+1 NA LINIJAMA SA MALIM BROJEM PUTNIKA NE SAMO DA SE POVEĆAVA TROŠKOVE PRIJEVOZNIKU, NEGO DOVODI DO PRESTANKA OBAVLJANJA PRIJEVOZA NA ODREĐENIM LINIJAMA, POSEBNO U RURALNIM I SLABO NASELJENIM MJESTIMA</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Članak 32. stavak 3. je izmijenjen te glasi "Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika". Članak 32. stavak 4. je izmijenjen te povezan s člankom 4. stavkom 1. alineja 17., kojim je propisano da se javni linijski prijevoz putnika u cest. prometu obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 ili 8+1 putničko mjesto, ukoliko je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, te kategorije M2 ili M3.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         ČLANAKK 33. dodati novi stavak 1a) koji glasi:<br/>         "Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka 1. ovog članka ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovati na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja." RAZLOG: Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i "donirana" vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu. Isti ne može nastupati u ostalim oblicima prijevoza na tržištu (putem javnog nadmetanja ) i na taj način biti nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi i ovisni o tržištu. U stavku 4. istoga članka predlažemo : brisati dio teksta : "iznajmljivanje vozila s vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika"</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 1. Dodati : (1a) Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka (1) ovog članka, ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovanje na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja i sl. RAZLOG : Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu, te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i „donirana“ vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu, kao ni u ostalim oblicima nastupa na tržištu (javno nadmetanje i s tim u svezi nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi tržištu).</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „iznajmljivanje vozila sa vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika“ U ČL.4. TOČKA 14. – PREDLOŽENO BRISATI</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 1 Dodati: (1a) Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka (1) ovog članka, ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovanje na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja i sl. RAZLOG : Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu, te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i „donirana“ vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu, kao ni u ostalim oblicima nastupa na tržištu (javno nadmetanje i s tim u svezi nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi tržištu).</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike.</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 4 PRIJEDLOG - BRISATI:<br/>         „iznajmljivanje vozila sa vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika“ U ČL.4. TOČKA 14. – PREDLOŽENO BRISATI</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer se iznajmljivanje vozila s vozačem Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 1. Dodati : (1a) Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka (1) ovog članka, ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovanje na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja i sl. RAZLOG : Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu, te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i „donirana“ vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu, kao ni u ostalim oblicima nastupa na tržištu (javno nadmetanje i s tim u svezi nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi tržištu).</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike.</p>                                      |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „iznajmljivanje vozila sa vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika“ U ČL.4. TOČKA 14. – PREDLOŽENO BRISATI</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p>  |
| <p><b>Krapinsko-zagorska županija</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         ČLANAK 33. STAVAK 4. Radi jasnijeg definiranja, preformulirati tekst na slijedeći način:, dokumentaciju koju je potrebno dostaviti prilikom javljanja na natječaj za dodjelu koncesije ili dokumentaciju koju je potrebno priložiti uz zahtjev za izdavanje Dozvole (ukoliko se javni linijski prijevoz obavlja na temelju dozvola, a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova)</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća te je članak 33. stavak 4. dijelom izmijenjen i u navedenom smislu.</p>   |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         - čl. 33. st. 1. Strukovna grupacija cestovnog linijskog prijevoza putnika i Strukovna grupacija povremenog prijevoza putnika pri HGK ŽK Split predlažu dodati tekst da se komunalni prijevoz putnika sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007 može obavljati i kao (integrirani) oblik prijevoza između više JLS-a.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Komunalni prijevoz putnika, sukladno odredbama Zakona, postaje dio integriranog prijevoza putnika između više jedinica lokalne samouprave.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         ČLANAKK 33. dodati novi stavak 1a) koji glasi:<br/>         "Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka 1. ovog članka ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovati na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja." RAZLOG: Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i "donirana" vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu. Isti ne može nastupati u ostalim oblicima prijevoza na tržištu (putem javnog nadmetanja ) i na taj način biti nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi i ovisni o tržištu. U stavku 4. istoga članka predlažemo : brisati dio teksta : "iznajmljivanje vozila s vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika".</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 1. Dodati : (1a) Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka (1) ovog članka, ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovanje na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja i sl. RAZLOG : Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu, te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i „donirana“ vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu, kao ni u ostalim oblicima nastupa na tržištu (javno nadmetanje i s tim u svezi nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi tržištu).</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „iznajmljivanje vozila sa vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika“ U ČL.4. TOČKA 14. – PREDLOŽENO BRISATI</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p>   |
| <p><b>Tomislav Pavošević</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. (Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu):<br/>         Dodati mogućnost da u posebno opravdanim slučajevima jedinica lokalne ili regionalne uprave ili Ministarstvo mogu od prijevoznika s većom tržišnom snagom tražiti održavanje za njih posebno značajne linije. Obrazloženje: Prijevoznici održavaju linije i polaske koje su im apsolutno isplativi i ne vode računa o potrebama stanovništva, zbog čega dolazi do diskriminacije i neravnomjernog razvoja pojedinih dijelova Republike Hrvatske. Primjer je Požeško - slavonska županija i prijevoznik APP Požega koji subotom nema liniju Požega – Pakrac -Požega ili Požega – Osijek - Požega. U razdoblju kada nema prijevoza studenata uobičajeno je da se izbacuju i linije nedjeljom.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se. Ugovorom o javnoj usluzi definirati će se minimalni standardi dostupnosti javnog linijskog prijevoza koji će biti obvezujući za prijevoznike.</p>   |

**Zagrebački holding d.o.o.****Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.**

Članak 33. predlažemo dodati nove stavke koji glase: „prijevoz iz ovog članka se iznimno od stavka 2, 3 i 4 za županijske i/ili međužupanijske linije dužine do 50 km organizira na administrativnom području više jedinica lokalne samouprave temeljem ugovora o pružanju usluga javnog prijevoza ili odluke o prijevozu putnika u javnom prometu“ „nove i/ili izmijenjene vozne redove za linije iz prethodnog stavka nije potrebno usklađivati, odnosno nove i izmijenjene vozne redove na predmetnim linijama potrebno je priložiti uz Zahtjev bez ovjere o usklađivanju.“

Obrazloženje: Zagrebački holding d.o.o. – Podružnica Zagrebački električni tramvaj je tijekom proteklih 15-tak godina u više navrata upozoravao Ministarstvo i HGK da pojedine odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Pravilniku o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika i Pravilniku o određivanju daljinara i minimalnog voznog vremena ne uvažavaju specifične potrebe prijevoznika koji organiziraju županijski i/ili međužupanijski prijevoz na gradskom i/ili prigradskom području s velikim brojem i intenzitetom polazaka pri čemu je slijed polazaka manji od propisanog vremenskog razmaka zaštite polaska / dolaska, a zahtjevi jedinica mjesne i lokalne samouprave za uvođenjem novih i/ili izmjenom postojećih vremena polazaka vrlo učestali. Primjera radi Zagrebački holding d.o.o. – podružnica ZET ima registriranu međužupanijsku liniju 268 Zagreb ( Gl. kolodvor ) – Velika Gorica, na kojoj se radnim danima realizira 249 polazaka, a slijed polazaka iznosi u vršnom opterećenju svakih 7 do 8 minuta. Znakovito je da je slijed polazaka na predmetnoj liniji manji od zaštitnog vremena koji propisuje Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika ( čl. 9 stavak 1. propisuje za međužupanijske linije do 50 km vremenski razmak zaštite polaska / dolaska 30 minuta ). Znakovito je da se predmetna odredba ne može primijeniti na međužupanijske linije s velikim intenzitetom polazaka. Za predmetnu liniju prijevoznik na administrativnom području grada Velike Gorice ima sklopljen višegodišnji Ugovor o pružanju usluga javnog prijevoza s gradom Velika Gorica, a na administrativnom području Grada Zagreba javni linijski prijevoz se organizira temeljem Odluke o prijevozu putnika u javnom prometu, no obzirom da linija prolazi područjem dva grada linija se ne može registrirati temeljem Zakona i propisa o komunalnom gospodarstvu, a Zakon o prijevozu u cestovnom prometu i postojeći Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika zbog propisanog postupka usklađivanja voznih redova ne omogućavaju potrebu čestih izmjena velikog broja voznih redova u cilju prilagođavanja prijevozne ponude uvjetima prijevozne potražnje na gradskom i prigradskom području.

**Odbijen**

Odbijeno. Bilo kakav selektivni pristup prema prijevoznicima koji obavljaju prioritetno komunalni prijevoz u obavljanju županijskog linijskog prijevoza ugrozio bi svrhu i ciljeve Zakona iskazane u Obrascu procjene učinaka propisa.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Darko Levačić</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> dodati stavak 5. koji bi glasio (5) „Međužupanijske linije mogu ukrcaj i iskrcaj putnika obavljati samo na autobusnim kolodvorima. U slučaju potrebe međužupanijska linija može se zaustavljati i na stajalištima, prevoziti putnike kao regionalni, ili županijski prijevoz, isključivo uz suglasnost nadležnog tijela županijske (područne) samouprave, ili uz suglasnost regionalnog nadležnog tijela (regionalne prometne uprave)“. Izmijeniti i dopuniti stavak 4. koji bi glasio: (4) Županijski i regionalni linijski prijevoz putnika obavlja se isključivo na temelju koncesija koje daju županijska ili regionalna nadležna tijela (regionalne prometne uprave)<br/> Obrazloženje: Mogućnost prijevoz putnika u režimu dozvola i sustava usklađivanja voznih redova na regionalnim i županijskim linijama nije potrebno dati kao mogućnost organiziranja županijskih i regionalnih linija, jer praksa je pokazala da to dovodi do značajnog pada ponude javnog prijevoza, drastičnog pada kvalitete javne usluge, netržišnih postupaka prijevoznika na štetu javne usluge, a sustav je neprimjenljiv nije više primjenljiv u suvremenim sustavima županijskog i regionalnog javnog prijevoza putnika, poglavito ne u sustavu integriranog prijevoza putnika. Umjesto dozvola sustav koncesija županijskog linijskog prijevoza je vrlo primjenljiv i pokazao se kao primjer dobre prakse u Međimurskoj županiji. - dodati stavak 6. koji bi glasio: (6) Davanje koncesije za usluge javnog prijevoza putnika u županijskom i regionalnom linijskom prijevozu putnika ne primjenjuju se odredbe Zakona o koncesijama (NN69/17), osim na adekvatan način prema članku 9., stavak 4. i 6. istog Zakona i u skladu s EU direktivom 1370/2007 i dopunom iste Direktive 2338/2016. - sadašnji stavak 5. članka 33. prijedloga Zakona postao bi članak 7.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno. Sustav županijskog linijskog prijevoza u cjelosti će se organizirati kao gospodarska javna usluga sukladno Uredbi 1370/2007 s primjenom najkasnije do 30.11.2019. godine.</p> |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> U stavku dva (2) potrebno ugraditi i Uredbu (EZ) 1370/2007, odnosno ta uredba jednako vrijedi i za komunalni i za županijski prijevoz putnika.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno.</p>   |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> Međužupanijske linije mogu ukrcaj i iskrcaj putnika obavljati samo na autobusnim kolodvorima. U slučaju potrebe međužupanijska linija se zaustavljati i na stajalištima, prevoziti putnike kao regionalni ili lokalni prijevoz, isključivo uz suglasnost područne (regionalne) samouprave ili prometne uprave.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno. Zakonodavac predlaže obavljanje prijevoza u svim kategorijama javnog linijskog prijevoza sukladno voznim redovima koji se registriraju ili usklađuju.</p>                     |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> Međužupanijske linije se predlažu samo kao InterCity (međugradske) linije koje se zaustavljaju samo na autobusnim kolodvorima - vidi predloženu definiciju u Članku 4.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> (4) Ministar pravilnikom o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu propisuje posebne uvjete za dodjelu koncesija za prijevoz a posebno obvezne razloge za prestanak koncesije, način i postupak usklađivanja autobusnih voznih redova, načine sklapanja ugovora o prijevozu, dokumentaciju koju je potrebno dostaviti prilikom javljanja na natječaj za dodjelu dozvole, način registriranja, usklađivanja i odobravanja voznih redova za županijski i međužupanijski linijski prijevoz, način izdavanja dozvola za županijski i međužupanijski linijski prijevoz, obrazac dozvole, ostale odredbe vezane za dozvole, definiranja obveze dostavljanja podataka nadležnom tijelu odnosno lokalnom nadležnom tijelu o pružanju usluge javnog prijevoza. posebne uvjete za vozila i vozače kojima se obavlja iznajmljivanje vozila sa vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika, te ostale nadležnosti tijela jedinica lokalne samouprave i regionalne uprave, Grada Zagreba i Ministarstva u reguliranju obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu. (5) Do donošenja pravilnika iz stavka 4. ovog članka ili do sklapanja koncesijskih ugovora iz stavka 2. ovog članka ili do sklapanja Ugovora o integriranom javnom prijevozu putnika iz članka 55, županijski prijevoz putnika obavlja se temeljem dozvola za županijski linijski prijevoz, koje su važeće na dan stupanja ovog Zakona na snagu.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> ČLANAKK 33. dodati novi stavak 1a) koji glasi:<br/> "Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka 1. ovog članka ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovati na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja." RAZLOG: Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i "donirana" vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu. Isti ne može nastupati u ostalim oblicima prijevoza na tržištu (putem javnog nadmetanja ) i na taj način biti neloyalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi i ovisni o tržištu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> Članak 33. Stavak 1. Dodati : (1a) Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka (1) ovog članka, ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovanje na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja i sl. RAZLOG : Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu, te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i „donirana“ vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu, kao ni u ostalim oblicima nastupa na tržištu (javno nadmetanje i s tim u svezi neloyalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi tržištu).</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> Članak 33. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „iznajmljivanje vozila sa vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika“ U ČL.4. TOČKA 14. – PREDLOŽENO BRISATI</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbija se. Iznajmljivanje vozila s vozačem Zakonom se predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> Članak 33. Stavka 1. Dodati : (1a) Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka (1) ovog članka, ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovanje na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja i sl. RAZLOG : Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu, te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i „donirana“ vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu, kao ni u ostalim oblicima nastupa na tržištu (javno nadmetanje i s tim u svezi nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi tržištu).</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike.</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> Članak 33. Stavka 4. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „iznajmljivanje vozila sa vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika“ U ČL.4. TOČKA 14. – PREDLOŽENO BRISATI</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbija se. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p>   |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/> ČLANAKK 33. dodati novi stavak 1a) koji glasi:<br/> "Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka 1. ovog članka ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovati na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja." RAZLOG: Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i "donirana" vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu. Isti ne može nastupati u ostalim oblicima prijevoza na tržištu (putem javnog nadmetanja ) i na taj način biti nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi i ovisni o tržištu. U stavku 4. istoga članka predlažemo : brisati dio teksta : "iznajmljivanje vozila s vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika".</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. stavak 1. Dodati : (1a) Prijevoznik koji obavlja više od 80% svojih djelatnosti u obliku komunalnog prijevoza putnika iz stavka (1) ovog članka, ne može obavljati druge oblike javnog linijskog prijevoza, kao niti sudjelovanje na otvorenom tržištu javne usluge putem javnog nadmetanja i sl. RAZLOG : Komunalni prijevoz je financiran kroz druge oblike, tj. nije na slobodno formiranom tržištu, te isti ne može biti spojiv s drugim prijevozima, jer je financiran točno za komunalni prijevoz i sredstva kao i „donirana“ vozila ne mogu biti čimbenik na slobodnom tržištu, kao ni u ostalim oblicima nastupa na tržištu (javno nadmetanje i s tim u svezi nelojalna konkurencija prijevoznicima koji su sa svojim prihodima izloženi tržištu).</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer bi došlo do ograničenja pristupa na tržište komunalnih prijevoznika u odnosu na ostale prijevoznike.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Članak 33. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „iznajmljivanje vozila sa vozačem kao oblik javnog prijevoza putnika“</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p>         |
| <p><b>Ante Meštrović</b><br/> <b>Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 33.</b><br/>         Nastavno na komentar iz članka 4. iz stavka 4. članka 33. izbaciti dio u kojem se spominje obavljanje iznajmljivanje vozila s vozačem.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se. Iznajmljivanje vozila s vozačem se Zakonom predviđa kao poseban oblik javnog prijevoza putnika.</p>         |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         Članak 34. -za vrijeme prijevoza u vozilu imati primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) po kojima se prijevoz obavlja, DODATI TEKST : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p>             | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         ČLANAK 34. DODATI TEKST U ALINEJI 4. : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : JEDAN ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOZIMA, U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA, GDJE JE VEĆI BROJ DOZVOLA POTREBAN ZA VEĆI BROJ VOZILA, A ZBOG NAČINA RADA, TE SU POTREBNE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., ŠTO DODATNO POSKUPLJUJE . MOGUĆA JE BRZA PROVJERA I DRUGIM OBLICIMA, A DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         Članak 34. - za vrijeme prijevoza u vozilu imati primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) po kojima se prijevoz obavlja, PRIJEDLOG - DODATI TEKST : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p>                  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         Članak 34. -za vrijeme prijevoza u vozilu imati primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) po kojima se prijevoz obavlja, PRIJEDLOG - DODATI TEKST : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         ČL.34. - DODATI TEKST :„U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |

**Zagrebački holding d.o.o.**

**Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.**

Članak 34. alineja 4 predlaže se dopuniti alineju 4 tekstom iza zareza koji glasi: „osim u vozilima javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu na linijama do 50 km“  
Obrazloženje: Zbog specifičnosti organiziranja prijevoza na gradskom i prigradskom području i potrebe česte izmjene velikog broja vozila tijekom kalendarske godine (radnim danom svakodnevno cca 300 autobusa), u cilju prilagođavanja potrebama putnika predlažemo da se ZET predloženom definicijom izuzme od obaveza držanja odgovarajućih dokumenata u vozilima i kod vozača kako je određeno člancima 34. i 43. Poradi velike učestalosti prijevoza i velikog broja vozila koja se svakodnevno izmjenjuju odnosno prometuju na drugim linijama, zbog održavanja, servisiranja i drugih procesa u samoj organizaciji koji to zahtijevaju, te zbog specifičnosti organizacije prijevoza, nameću se ZET-u dodatni organizacijski troškovi za pripremu i provedbu ovakvog Zakona. Stoga predlažemo, kako bi se organizacijski olakšala funkcionalnost velikog sustava kao što je ZET, da se odgovarajuća dokumentacija za javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, linija do 50 km, nalazi u nadležnom uredu prijevoznika (pogonu ili službi) koji će na zahtjev "inspekcije" lokalne samouprave, u svakom trenutku dati na uvid svu zatraženu dokumentaciju (ugovore, licence, dozvole, ugovor vozača i sl..).

**ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.**

**Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.**

Članak 34. -za vrijeme prijevoza u vozilu imati primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) po kojima se prijevoz obavlja, PRIJEDLOG - DODATI TEKST : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. U svakom vozilu kojim se obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, bez iznimki i tijekom čitavog prijevoza, mora se nalaziti propisana dokumentacija iz koje bi se moglo provjeriti da li se konkretni prijevoz obavlja sukladno odredbama Zakona, ali je članak 34. stavak 1. alineja 4. izmijenjen u smislu da je na kraju dodano "u običnoj preslici".

**Prihvaćen**

Prihvaća se.



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         ČLANAK 34. DODATI TEKST U ALINEJI 4. : „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : JEDAN ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOZIMA, U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA, GDJE JE VEĆI BROJ DOZVOLA POTREBAN ZA VEĆI BROJ VOZILA, A ZBOG NAČINA RADA, TE SU POTREBNE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., ŠTO DODATNO POSKUPLJUJE . MOGUĆA JE BRZA PROVJERA I DRUGIM OBLICIMA, A DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         Članak 34. -za vrijeme prijevoza u vozilu imati primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) po kojima se prijevoz obavlja, PRIJEDLOG - DODATI TEKST : „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         Članak 34. PRIJEDLOG - DODATI TEKST : „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR.: ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         Članak 34. -za vrijeme prijevoza u vozilu imati primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) po kojima se prijevoz obavlja PRIJEDLOG - DODATI TEKST : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obveze prijevoznika u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 34.</b><br/>         ČLANAK 34. DODATI TEKST U ALINEJI 4. : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : JEDAN ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOZIMA, U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA, GDJE JE VEĆI BROJ DOZVOLA POTREBAN ZA VEĆI BROJ VOZILA, A ZBOG NAČINA RADA, TE SU POTREBNE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., ŠTO DODATNO POSKUPLJUJE . MOGUĆA JE BRZA PROVJERA I DRUGIM OBLICIMA, A DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/>         ČLANAK 37., ST.1. : IZMIJENITI RIJEČI : "OD 15 MINUTA" NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, KAO I ČESTO NEPREDVIDIVE VREMENSKE (NE)PRILIKE. TAKOĐER JE TU PROBLEM "DUGIH LINIJA", SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG ODGOVORNOSTI PREMA PUTNICIMA, GLEDE ŠTETA I SLIČNO. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREDVIDIVIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE SE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavještanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/> Članak 37. Stavak 1. ...od 15 minuta ... PRIJEDLOG – IZMIJENITI NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE POMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA , SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREVIĐENIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavješavanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/> Članak 37. Stavak 1. ...od 15 minuta... PRIJEDLOG – IZMIJENITI NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE POMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA , SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREVIĐENIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA SE POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavješavanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/> Članak 37. PRIJEDLOG – IZMIJENITI NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE POMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA, SEZONA, ITD. NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREVIĐENIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA SE POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA.</p>                                  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavješavanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/>         ČLANAK 37., ST.1. : IZMIJENITI RIJEČI : "OD 15 MINUTA" NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, KAO I ČESTO NEPREDVIDIVE VREMENSKE (NE)PRILIKE. TAKOĐER JE TU PROBLEM "DUGIH LINIJA", SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG ODGOVORNOSTI PREMA PUTNICIMA, GLEDE ŠTETA I SLIČNO. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREDVIDIVIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE SE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavješavanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/>         Članak 37. Stavak 1. ... od 15 minuta ... PRIJEDLOG – IZMIJENITI NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE POMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA , SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREVIĐENIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA SE POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavješavanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/>         ČL.37. ST.1. - IZMIJENITI NA NAČIN „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE SPOMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA , SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREDVIDIVIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE SE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA.</p>                 | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavješavanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA  
D.O.O.**

**Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.**

Članak 37. Stavak 1. ... od 15 minuta PRIJEDLOG – IZMIJENITI NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE POMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA , SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREVIĐENIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA SE POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavještanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.

**Autotransport Karlovac d.d.**

**Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.**

Članak 37. PRIJEDLOG – IZMIJENITI NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE POMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA , SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREVIĐENIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA SE POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavještanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.

**APP d.d.**

**Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.**

ČLANAK 37., ST.1. : IZMIJENITI RIJEČI : "OD 15 MINUTA" NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, KAO I ČESTO NEPREDVIDIVE VREMENSKE (NE)PRILIKE. TAKOĐER JE TU PROBLEM "DUGIH LINIJA", SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG ODGOVORNOSTI PREMA PUTNICIMA, GLEDE ŠTETA I SLIČNO. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREDVIDIVIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE SE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavještanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/> Članak 37. Stavak 1. PRIJEDLOG – IZMIJENITI NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE POMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA , SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREVIĐENIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA SE POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavještanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavijest o kašnjenju autobusa, Članak 37.</b><br/> Članak 37. stavak 1. PRIJEDLOG – IZMIJENITI NA NAČIN : „OD 120 MINUTA“ RAZLOG : 15 MINUTA JE VRIJEME KOJE SE U VEĆIM GRADOVIMA SVAKODNEVNO GUBI NA PROMETNICAMA, A DA NE POMINJEMO VREMENSKE (NE)PRILIKE, KOJE SU ČESTO NEPREDVIDIVE. PROBLEM DUGIH LINIJA , SEZONA, ITD..... NA OVAJ NAČIN JE PRIJEVOZNIK U VELIKOM PROBLEMU I ZBOG PRAVA PUTNIKA, ŠTETA I SL. CILJ JE ŠTO BRŽE DOĆI DO ODREDIŠTA, A VOZNI REDOM SU PREDVIĐENA OPTIMALNA VREMENA PREMA ITINERERU LINIJE I BEZ PREDVIĐANJA „NEPREVIĐENIH“ SITUACIJA. UKOLIKO SE OVAKO KRATKO VRIJEME KAŠNJENJA STAVI U OBVEZU, DOVESTI ĆE DA ĆE VREMENA TRAJANJA PUTOVANJA SE POVEĆATI RADI VEĆE „TOLERANCIJE“ U NIVELIRANJU KAŠNJENJA.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično se prihvaća. Navedena odredba je izmijenjena u smislu da je prijevoznik dužan izvijestiti autobusni kolodvor u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili kašnjenja u polasku duljem od 30 minuta na međuzupanijskoj liniji. Smatramo da je vrijeme od 15, odnosno 30 minuta operativno dovoljno za obavještanje autobusnog kolodvora, odnosno putničkog terminala, o kašnjenju linije u polasku.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/> Članak 38. Stavak 2. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“ RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM PUTEJEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/> U članku 38. stavak 2. iza riječi "priopćavanja" umjesto "i" dodati "ili". RAZLOG: Dovoljno je oglašavati putem jednog oblika oglašavanja.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/> Članak 38. Stavka 2. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“ RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM PUTEJEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/> Članak 38. Stavak 2. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“ RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM PUTEJEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaća se.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/> Članak 38. Stavak 5. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“ RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM PUTEJEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno jer članak 38. stavak 5. ne postoji.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/>         ČL.38. ST.2. SMATRA SE DOVOLJNIM<br/>         OGLAŠAVANJEM PUTEM JEDNOG OBLIKA<br/>         OGLAŠAVANJA.</p>                               | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/>         Članak 38. Stavak 2. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/>         U članku 38. stavak 2. iza riječi "priopćavanja" umjesto "i"<br/>         dodati "ili". RAZLOG: Dovoljno je oglašavati putem<br/>         jednog oblika oglašavanja.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/>         Članak 38. PRIJEDLOG: „i“ zamijeniti sa „ili“ RAZLOG :<br/>         SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM PUTEM<br/>         JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA.</p>                   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/>         Članak 38. Stavak 2. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA.</p>         | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/>         Članak 38. Stavak 2. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Privremeni prekid prijevoza na liniji, Članak 38.</b><br/>         U članku 38. stavak 2. Iza riječi "priopćavanja" umjesto "i"<br/>         dodati "ili". RAZLOG: Dovoljno je oglašavati putem<br/>         jednog oblika oglašavanja.</p>     | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         U članku 39. stavak 5. iza riječi "medija" umjesto "i"<br/>         dodati "ili". RAZLOG: Dovoljno je oglašavati putem<br/>         jednog oblika oglašavanja.</p>                       | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Članak 39. Stavak 5. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA</p>              | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Članak 39. Stavak 5 PRIJEDLOG: „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA</p>                       | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Članak 39. Stavak 5. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTEM JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA</p>                      | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         U članku 39. stavak 5. iza riječi "medija" umjesto "i"<br/>         dodati "ili". RAZLOG: Dovoljno je oglašavati putem<br/>         jednog oblika oglašavanja.</p>                     | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Članak 39. Stavak 5. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTE M JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         ČL.39. ST.5 SMATRA SE DOVOLJNIM<br/>         OGLAŠAVANJEM PUTE M JEDNOG OBLIKA<br/>         OGLAŠAVANJA</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Ako prijevoznik iz neopravdanih razloga ne obavlja prijevoz prema dozvoli za prijevoz na županijskoj ili međužupanijskoj liniji dulje od jedan dan, gubi pravo na prijevoz na toj liniji, a dozvola prestaje važiti. Izdavatelj dozvole u tom je slučaju dužan izdati rješenje o ukidanju dozvole.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično se prihvaća. Člankom 39. stavkom 7. Zakona navedeno je predviđeno u slučaju neopravdanog neobavljanja prijevoza na liniji uzastopce najmanje tri dana.</p> |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Prijedlog nove stavke u prilogu redovnom održavanju voznog reda linija.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbija se jer je prijedlog nejasan.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Članak 39. Stavak 5. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTE M JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Članak 39. Stavka 5. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTE M JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         U članku 39. stavak 5. iza riječi "medija" umjesto "i" dodati "ili". RAZLOG: Dovoljno je oglašavati putem jednog oblika oglašavanja.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 39.</b><br/>         Članak 39. Stavak 5. PRIJEDLOG : „i“ zamijeniti sa „ili“<br/>         RAZLOG : SMATRA SE DOVOLJNIM OGLAŠAVANJEM<br/>         PUTE M JEDNOG OBLIKA OGLAŠAVANJA</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaća se.</p>   |
| <p><b>Meštrović prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Način obavljanja javnog linijskog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 41.</b><br/>         Stavak 2 i 3 su neusklađeni sa situacijom na terenu. Mi imamo situaciju da imamo tri dozvole na istoj relaciji gdje se podudaraju vremena. Imamo županijsku liniju (Zaprešić-Dubravica), te dvije međužupanijske (Zaprešić-Klanjec) i (Zaprešić- Kumrovec). Sve one imaju međusobno usklađene polaske, tj. ista vremena vožnje i na ovom području imamo tri autobusa na svakoj od dozvola tj nije moguće s jednim autobusom održati vozni red na npr. županijskoj liniji Zaprešić-Dubravica. Broj polazaka najveći je iz Dubravice, te se smanjuje iz Klanjca, a najmanji iz Kumrovca, što je sukladno prometnoj potražnji, tj. broju putnika. Ako je želja uspostaviti kontrolu korištenja dozvola, ona se mora drugačije definirati a ne preko ograničavanja broja autobusa ili dozvola na pojedinoj relaciji. Teoretski je moguće na istoj relaciji imati 10 dozvola svaka za pojedini polazak, te da broj autobusa bude od 1 do n ovisno o voznom redu i broju polazaka.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - na jednoj liniji moguće je koristiti više autobusa za isti polazak, ali se istim vozilom ne može održavati više linija odjednom</p>                                     |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Način obavljanja javnog linijskog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 41.</b><br/> Strukovna grupacija cestovnog linijskog prijevoza putnika i Strukovna grupacija povremenog prijevoza putnika pri HGK ŽK Split predlažu da se ovaj članak izmijeni na način da se više linija može održavati s jednim autobusom. Obrazloženje: ukoliko se županije odluče za model koncesije od bitne je važnosti da se mogu formirati „paketi“ po pojedinim područjima vezano uz više linija i više voznih redova. Radi optimiziranja troškova potrebno je otvoriti mogućnost da nekoliko linija odnosno voznih redova vozi istim autobusom.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - više linija ne može se održavati s jednim autobusom jer za svaku liniju postoji izdana dozvola te bi se na taj način ugrožavao tržišni pristup ostalim prijevoznicima pošto bi prijevoznik preuzimanjem više dozvola onemogućio pristup dozvolama ostalim prijevoznicima</p> |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> ČLANAK 42., ST. 4. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : NAVEDENIO STAVAK NIJE POTREBAN.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> Članak 42. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK JE SUVIŠAN</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> ČL.42. - BRISATI STAVAK (4) RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK JE SUVIŠAN</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> Članak 42. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK JE SUVIŠAN</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> ČLANAK 42., ST. 4. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : NAVEDENIO STAVAK NIJE POTREBAN.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> Članak 42. Stavka 4. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK JE SUVIŠAN</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> Članak 42. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK JE SUVIŠAN</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> Članak 42. Stavak 4. PRIJEDLOG -BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK JE SUVIŠAN</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> Članak 42. Stavak 4 PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK JE SUVIŠAN</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> Članak 42. Stavak 4. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK JE SUVIŠAN</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Podvozarstvo, Članak 42.</b><br/> ČLANAK 42., ST. 4. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (4)<br/> RAZLOG : NAVEDENIO STAVAK NIJE POTREBAN.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |

**Panturist d.d.**

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

ČLANAK 43., ST.1., ALINEJA 9. DODATI : "U OBIČNOJ PRESLICICI". RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA. IZA ČLANKA 43. – DODATI NOVI ČLANAK 43a) : NOVI ČLANAK 43a) : Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vežano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1.,„obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili odredi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2.,„operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4.,„ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela" RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenom razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**Djelomično prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESLICICI". odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika,</b><br/> <b>Članak 43.</b><br/> Članak 43. Stavak 1. -imati u vozilu primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika PRIJEDLOG – DODATI : „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESlici".</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika,</b><br/> <b>Članak 43.</b><br/> Članak 43. Stavak 1. -imati u vozilu primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika PRIJEDLOG – DODATI : „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESlici".</p> |

**Čazmatrans Vukovar d.o.o.**

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. PRIJEDLOG – DODATI NOVI ČLANAK 43a) Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vežano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1., „obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili određi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2., „operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4. „ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenoj razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**AUTOTRANSPORT D.D.**

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. -imati u vozilu primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika PRIJEDLOG – DODATI: „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR.: ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.

**Odbijen**

odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.

**Prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESlici".

**AUTOTRANSPORT D.D.****Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. PRIJEDLOG – DODATI NOVI ČLANAK 43a) Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vežano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1., „obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili određi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2., „operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4. „ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenoj razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**Čazmatrans d.o.o.****Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. Stavak 1. -imati u vozilu primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika PRIJEDLOG – DODATI : „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.

**Odbijen**

odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.

**Prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESlici".

Čazmatrans d.o.o.

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. PRIJEDLOG – DODATI NOVI ČLANAK 43a) Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vežano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1., „obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili određi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2., „operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4. „ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenom razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.**

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. Stavak 1. -imati u vozilu primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika PRIJEDLOG – DODATI : „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.

**Odbijen**

odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.

**Prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESlici".

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA  
D.O.O.**

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika,  
Članak 43.**

Članak 43. PRIJEDLOG – DODATI NOVI ČLANAK 43a)  
Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vezano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1., „obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili određi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2., „operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4., „ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenom razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**Autotransport Karlovac d.d.**

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika,  
Članak 43.**

Članak 43. Stavka 1. -imati u vozilu primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika PRIJEDLOG – DODATI : „U OBIČNOJ PRESlici“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESlike DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESliKA ISTOG VJERODOSTOJNA.

**Odbijen**

odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.

**Prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESlici".

**Autotransport Karlovac d.d.****Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. PRIJEDLOG – DODATI NOVI ČLANAK 43a) Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vežano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1. „obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili određi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2. „operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4. „ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenoj razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl. 118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**Odbijen**

odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.



**APP d.d.**

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

ČLANAK 43., ST.1., ALINEJA 9. DODATI : "U OBIČNOJ PRESLICI". RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA. IZA ČLANKA 43. – DODATI NOVI ČLANAK 43a) : NOVI ČLANAK 43a) : Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vezano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1.,„obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili odredi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2.,„operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4.,„ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenom razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**Djelomično prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESLICI". odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.

Čazmatrans Promet d.o.o.

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. Stavak 1. -imati u vozilu primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika PRIJEDLOG – DODATI : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.

**Prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESLICI".

Čazmatrans Promet d.o.o.

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

Članak 43. DODATI NOVI ČLANAK 43a) Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vežano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1.„obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili odredi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2.„operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4.„ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenom razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**Odbijen**

odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.

**Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.  
Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika,  
Članak 43.**

ČL.43. ST.1. - DODATI : „U OBIČNOJ PRESLICI“  
RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA.  
NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI  
NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU  
ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU  
VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U  
VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE  
OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A  
DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME  
DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE  
MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT  
PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG  
VJERODOSTOJNA. PRIJEDLOG – DODATI NOVI  
ČLANAK 43a) : NOVI ČLANAK 43a) : Gospodarska  
javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u  
javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi  
se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u  
odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vezano za  
gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste  
slijedeći posebni pojmovi: 1.„obveza pružanja javne  
usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili  
odredi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog  
prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi  
promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi  
preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim  
uvjetima bez naknade, 2.„operater javne usluge prijevoza  
putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina  
takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza  
putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza  
putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu  
dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3.  
„ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno  
obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između  
nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju  
upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika  
tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja  
javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo  
nadležno tijelo, 4.„ugovor o pružanju gospodarske javne  
usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog  
prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno  
nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da  
„prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih  
dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenom  
razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija  
(predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe  
1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu  
prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu  
uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za  
linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u  
Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici  
usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba  
naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija  
ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u  
postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne  
uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka  
stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za  
obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**Ante Klečina**

**Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika,  
Članak 43.**

utvrditi identitet putnika koji nema ili odbija dati na uvid  
prijevoznju kartu uvidom u odgovarajući putnikov osobni  
dokument, osobnu iskaznicu ili putovnicu

**Djelomično prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO :  
"U OBIČNOJ PRESLICI". odbijeno DODATI NOVI  
ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga  
definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno  
posebno definirati ovim Zakonom.

**Odbijen**

odbijeno nije predmet zakona o prijevozu

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.</b><br/> Predlaže se dodati stavku prema kojoj službene osobe (vozači, kondukteri...) imaju pravo tražiti osobne dokumente kako bi utvrdili identitet putnika, pogotovo onih koji nemaju ili odbijaju platiti voznu kartu.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijeno nije predmet zakona o prijevozu</p>   |
| <p><b>Zagrebački holding d.o.o.</b><br/> <b>Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.</b><br/> Članak 43, stavak 1, alineje 6, 9 i 10 dodati novu alineju koja glasi: „odredbe alineja 6, 9 i 10 članka 43 stavka 1 ne odnose se na javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu linija do 50 km“.<br/> Obrazloženje (isto kao i uz članak 34.): Zbog specifičnosti organiziranja prijevoza na gradskom i prigradskom području i potrebe česte izmjene velikog broja vozila tijekom kalendarske godine (radnim danom svakodnevno cca 300 autobusa), u cilju prilagođavanja potrebama putnika predlažemo da se ZET predloženom definicijom izuzme od obaveza držanja odgovarajućih dokumenata u vozilima i kod vozača kako je određeno člancima 34. i 43. Poradi velike učestalosti prijevoza i velikog broja vozila koja se svakodnevno izmjenjuju odnosno prometuju na drugim linijama, zbog održavanja, servisiranja i drugih procesa u samoj organizaciji koji to zahtijevaju, te zbog specifičnosti organizacije prijevoza, nameću se ZET-u dodatni organizacijski troškovi za pripremu i provedbu ovakvog Zakona. Stoga predlažemo, kako bi se organizacijski olakšala funkcionalnost velikog sustava kao što je ZET, da se odgovarajuća dokumentacija za javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, linija do 50 km, nalazi u nadležnom uredu prijevoznika (pogonu ili službi) koji će na zahtjev “inspekcije“ lokalne samouprave, u svakom trenutku dati na uvid svu zatraženu dokumentaciju (ugovore, licence, dozvole, ugovor vozača i sl..).</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbija se jer se u svakom vozilu kojim se obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, bez iznimki i tijekom čitavog prijevoza, mora nalaziti propisana dokumentacija iz koje bi se moglo provjeriti da li se konkretni prijevoz obavlja sukladno odredbama Zakona.</p> |

**Autotrans d.o.o.****Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.**

ČLANAK 43., ST.1., ALINEJA 9. DODATI : "U OBIČNOJ PRESLICI". RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PREŠLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA. IZA ČLANKA 43. – DODATI NOVI ČLANAK 43a) : NOVI ČLANAK 43a) : Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vežano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1.,„obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili odredi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2.,„operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4.,„ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenom razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.

**Djelomično prihvaćen**

prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESLICI". odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika,</b><br/> <b>Članak 43.</b><br/> Članak 43. Stavak 1. -imati u vozilu primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika PRIJEDLOG – DODATI : „U OBIČNOJ PRESLICI“ RAZLOG : POVEĆAVA IZDAVANJA PRIJEVOZNICIMA. NPR. : ORIGINAL DOZVOLE SA PRILOGOM U PRAKSI NIJE DOVOLJAN, POSEBNO PRI OBAVLJANJU ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA GDJE SU VELIKE KOLIČINE DOZVOLA POTREBNE DA BUDU U VIŠE VOZILA ZBOG NAČINA RADA, TE SE RADE OVJERENE PRESLIKE DOZVOLE I SL., A DOKUMENATA KOJI JE SA VIŠE LISTOVA, TE TIME DODATNO POSKUPLJUJE . NA RAZNE NAČINE JE MOGUĆA BRZA PROVJERA DA LI JE DOKUMENT PRAVOVALJAN I DA LI JE PRESLIKA ISTOG VJERODOSTOJNA.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> prihvaćeno u ČLANKU 43., ST.1., ALINEJA 9. DODANO : "U OBIČNOJ PRESLICI".</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika,</b><br/> <b>Članak 43.</b><br/> Članak 43. PRIJEDLOG – DODATI NOVI ČLANAK 43a) Gospodarska javna usluga je materijalno javno dobro čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, kako bi se zadovoljile javne potrebe koje se mogu u odgovarajućem opsegu organizirati na tržištu. Vezano za gospodarsku javnu uslugu u ovom Zakonu se koriste slijedeći posebni pojmovi: 1.„obveza pružanja javne usluge prijevoza putnika“ označava zahtjev koji definira ili određi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater kada bi promatrao samo svoje komercijalne interese ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade, 2.„operater javne usluge prijevoza putnika“ je svaki javni ili privatni poduzetnik ili skupina takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika, a koji ima licenciju i/ili neku drugu potrebnu dozvolu za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika, 3. „ugovor o pružanju javne usluge“ je jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru koji je obuhvaćen obavezama pružanja javne usluge, a može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo, 4.„ugovor o pružanju gospodarske javne usluge je ugovor sklopljen između operatera javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela odnosno lokalno nadležnog tijela RAZLOG : Suština predloženog je da „prve“ koncesije budu dodijeljene na osnovu postojećih dozvola, s rokom od 7 godina, te da se u ostavljenom razdoblju ostvare svi uvjeti za potpunu primjenu koncesija (predviđeno čl.118. ovog prijedloga Zakona) i Uredbe 1370/2007. U tom pravcu potrebno bi bilo mrežu prijevoza na nivou RH organizirati kao gospodarsku javnu uslugu, temeljem koje bi se mogle raspisati koncesije za linijski prijevoz. Smatramo da je postojeća mreža linija u Republici Hrvatskoj više nego dostatna pa korisnici usluga na ovaj način ne bi bili zakinuti. Posebno treba naglasiti da je postojeća mreža županijskih linija ekonomski neodrživa i neisplativa, te održavanje iste u postojećem obimu zahtjeva pomoć lokalne i regionalne uprave te države. Dakle temeljem predloženog članka stvaraju se preduvjeti da se postojeće dozvole za obavljanje linijskog prijevoza pretoče u koncesije.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijeno DODATI NOVI ČLANAK 43a) iz razloga što je Gospodarska javna usluga definirana odredbom Uredbe 1370/2007 i nije ju potrebno posebno definirati ovim Zakonom.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Obveze vozača u javnom linijskom prijevozu putnika, Članak 43.</b><br/> Strukovna grupacija cestovnog linijskog prijevoza putnika i strukovna grupacija povremenog prijevoza putnika pri HGK ŽK Split predlažu da se izbrišu točke 10. i 11. koje propisuju da se u vozilu treba imati dokaz kojim se dokazuje radni status vozača te da se izbriše st. 2. zbog nepotrebnog gomilanja dokumentacije.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> odbijeno ne postoji razlog za brisanje točaka 10. i 11. jer procjenjujemo da su potrebni navedeni dokazi kako bi se spriječilo angažiranje nezaposlenih vozača</p> |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika, Članak 44.</b><br/> Udruženje trgovine motornim vozilima HGK predlaže da se stavak 2. izmijeni na sljedeći način: „(2) Posebni linijski prijevoz obavlja se autobusima ili osobnim vozilima kapaciteta 7+1 i 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo), odnosno specijalnim vozilima, na osnovi sklopljenog pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika. Popis putnika obavezni je sastavni dio ugovora. Tijekom obavljanja posebnog linijskog prijevoza u vozilu se mora nalaziti ugovor i popis putnika. Zabranjen je prijevoz putnika koji nisu upisani u popis putnika.“ U kategoriju putničkih kombi vozila spadaju i vozila s konfiguracijom sjedala 7+1, kao i vozila s konfiguracijom 8+1 te čine značajan segment vozila koja se koriste u obavljanju djelatnosti navedene u predmetnim člancima Nacrta prijedloga zakona. Definiranjem samo vozila sa konfiguracijom sjedala 8+1 kao onima kojima se mogu obavljati navedene djelatnosti diskriminira se pružatelje usluga koji za obavljanje predmetnih djelatnosti koriste vozilima sa konfiguracijom 7+1. Značajan segment navedenih tipova usluga čine usluge prijevoza vezane uz turističku djelatnost gdje putnička kombi vozila sa konfiguracijom 7+1 čine značajan dio voznog parka prijevoznika obzirom na zahtjeve korisnika. Obzirom da je u trenutno važećem Zakonu bilo dozvoljena opcija putničkih kombi vozila sa konfiguracijom 7+1 te 8+1 Udruženje ne vidi razlog te intenciju zakonodavca za isključivanje mogućnosti daljnjeg korištenja putničkih kombi vozila sa konfiguracijom sjedala 7+1 te predlaže da se prijedlog uvaži i uvrsti formulacija kako je navedeno.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> U stavku 2. dodano je određenje 7+1, a određenje putničko kombi vozilo je izbrisano.</p>  |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika, Članak 44.</b><br/> ČLANAK 44., ST.2. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p><b>PROMET d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika, Članak 44.</b><br/> Čl.44. st.2. Brisati: odnosno specijalnim vozilima Razlog: Nije definirano što su to specijalna vozila.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Specijalna cestovna vozila prilagođena su za prijevoz invalida i osoba s posebnim potrebama.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika, Članak 44.</b><br/> Članak 44. Stavak 2. PRIJEDLOG – BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika, Članak 44.</b><br/> - utjecaj na ekonomsku, stratešku i društvenu opstojnost postojećih linija</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> Proširiti stavku 6 prema danom prijedlogu.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>                     |
| <p><b>Meštrović prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> Vezano na prigovor u Članku 4. stavak 32. potrebno je pripaziti da se posebni prijevoz, u slučaju prijevoza u školu i iz škole, primjenjuje tek u slučaju da ne postoji odgovarajući javno linijski prijevoz. Upravo je u ovom članku vidljiva intencija da posebni prijevoz ne uzima putnike iz javno-linijskog prijevoza, tj. da se isti ne ugrozi ako postoji. Upravo iz tog razloga je vrlo važno da se jasno odredi da ako postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz, isti treba koristiti, a ne izigravati sustav i nerazumno trošiti javna sredstva na način da na cesti voze dva autobusa u isto vrijeme na istim stanicama, a istovremeno je onaj u javnom prijevozu prazan. Potrebno je racionalno koristiti resurse, posebno sredstva iz državnog proračuna, te paziti na ekologiju, jer dva autobusa dvostruko zagađuju u odnosu na jednog.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> ČL.44. ST.2. - BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“<br/> RAZLOG : NE POSTOJI DEFINICIJA „PUTNIČKO<br/> KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>                     |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> Članak 44. Stavak 2. PRIJEDLOG – BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI<br/> DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>                     |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> ČLANAK 44., ST.2. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI<br/> VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI<br/> VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>                     |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> Članaka 44. Stavka 2. PRIJEDLOG – BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI<br/> DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>                     |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA<br/> D.O.O.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> Članak 44. Stavak 2. PRIJEDLOG – BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI<br/> DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>                     |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> Članak 44. Stavak 2. PRIJEDLOG – BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI<br/> DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>                     |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika,</b><br/> <b>Članak 44.</b><br/> Članak 44. Stavak 2 PRIJEDLOG – BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI<br/> DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>                     |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika, Članak 44.</b><br/>         Članak 44. Stavak 2. PRIJEDLOG – BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>  |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika, Članak 44.</b><br/>         ČLANAK 44., ST.2. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>  |
| <p><b>Žele obrt za prijevoz putnika</b><br/> <b>IV.c. Shuttle prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Obavljanje shuttle prijevoza</b><br/>         predlažemo da se u članak 45 izmjeni i da glasi (1) Shuttle prijevoz može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika. Prijevoz se može obavljati autobusima i osobnim vozilima kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). (2) Vozila kojima se obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka moraju na vidnom mjestu imati oznaku vrste prijevoza, oznaku relacije na kojoj se prijevoz obavlja i cjenik. (3) Za vrijeme obavljanja shuttle prijevoza putnika, vozač u vozilu mora imati ugovor o obavljanju shuttle prijevoza, cjenik i dokumente iz članka 43. stavka 1. alineje 6., 10. i 11. ovoga Zakona. (4) Shuttle prijevoz između zračnih luka i autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu ne smije se obavljati u slučaju da postoji direktna linija bez usputnog zaustavljanja između zračne luke i autobusnog kolodvora ili putničkog terminala u gradu odnosno smije se obavljati uz zaštitno vrijeme od 15 minuta u odnosu na direktnu liniju ili manje od 15 minuta uz suglasnost prijevoznika (5) Shuttle prijevoz putnika se mora obavljati sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. alineje 47. ovog Zakona i ne smije imati obilježja drugih oblika prijevoza.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         DJELOMIČNO PRIHVAĆENO - Shuttle prijevoz se obavlja isključivo temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i zračne luke te se nesmije preklapati sa javnim linijskim prijevozom, pa kao takav ne prolazi proceduru usklađivanja voznih redova i nema niti potrebe za istim.</p> |
| <p><b>Žele obrt za prijevoz putnika</b><br/> <b>IV.c. Shuttle prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Obavljanje shuttle prijevoza</b><br/>         moramo napomenuti da se prijedlogom zakona daje ovlast samo zračnim lukama da sklapaju ugovore s prijevoznicima a kako znamo trgovačka društva u državnom vlasništvu su obveznici javne nabave pošto se ovdje ne radi o javnoj nabavi naime u zakonu o javnoj nabavi N.N.120/16 u čl 1 st.2 kaže (2) Javna nabava u smislu ovoga Zakona je nabava putem ugovora o javnoj nabavi robe, radova ili usluga koje nabavlja jedan ili više naručitelja od gospodarskih subjekata koje su ti naručitelji odabrali, bez obzira na to jesu li roba, radovi ili usluge namijenjene javnoj svrsi. a u čl.3 st.32 kaže. ugovor o javnoj nabavi je naplatni ugovor, sklopljen u pisanom obliku između jednog ili više gospodarskih subjekata i jednog ili više naručitelja, čiji je predmet izvođenje radova, isporuka robe ili pružanje usluga. s obzirom da većina zračnih luka sklapa nenaplatne ugovore za shuttle prijevoz s prijevoznicima samim time nisu obveznici javne nabave i tako zračne luke samovoljno biraju tko će obavljati shuttle prijevoz pa bi se trebalo navesti putem javnog natječaja ili javne nabave. s poštovanjem Željko Miloloža</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/>         ČLANAK 45., ST.1. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆENO</p>   |

**HGK****Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.**

Udruženje trgovine motornim vozilima HGK predlaže da se stavak 1. izmijeni tako da glasi: „(1) Shuttle prijevoz može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika. Prijevoz se može obavljati autobusima i osobnim vozilima kapaciteta 7+1 i 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo).“ U kategoriju putničkih kombi vozila spadaju i vozila s konfiguracijom sjedala 7+1, kao i vozila s konfiguracijom 8+1 te čine značajan segment vozila koja se koriste u obavljanju djelatnosti navedene u predmetnim člancima Nacrta prijedloga zakona. Definiranjem samo vozila sa konfiguracijom sjedala 8+1 kao onima kojima se mogu obavljati navedene djelatnosti diskriminira se pružatelj usluga koji za obavljanje predmetnih djelatnosti koriste vozilima sa konfiguracijom 7+1. Značajan segment navedenih tipova usluga čine usluge prijevoza vezane uz turističku djelatnost gdje putnička kombi vozila sa konfiguracijom 7+1 čine značajan dio voznog parka prijevoznika obzirom na zahtjeve korisnika. Obzirom da je u trenutno važećem Zakonu bilo dozvoljena opcija putničkih kombi vozila sa konfiguracijom 7+1 te 8+1 Udruženje ne vidi razlog te intenciju zakonodavca za isključivanje mogućnosti daljnjeg korištenja putničkih kombi vozila sa konfiguracijom sjedala 7+1 te predlaže da se prijedlog uvaži i uvrsti formulacija kako je navedeno.

**Žele obrt za prijevoz putnika****Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.**

Poštovani predlažemo da se u članak 4 st 1 alineja 47 doda točka 2 i da glasi 1.»shuttle prijevoz« je prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu, koji se obavlja isključivo kao direktan prijevoz bez usputnog ulaska putnika u vozilo ili izlaska putnika iz vozila, na temelju ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugog oblika prijevoza putnika, .2.»shuttle prijevoz« između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu ne smije se obavljati u slučaju da postoji direktna linija bez usputnog zaustavljanja između zračne luke i hotela odnosno autobusnog kolodvora ili putničkog terminala u gradu odnosno smije se obavljati uz zaštitno vrijeme od 10 ili 20 minuta u odnosu na direktnu liniju. naime prijedlogom zakona i dosadašnjim zakonom dešava se da prijevoznik koji ima sklopljen ugovor sa zračnom lukom obavlja shuttle prijevoz u isto vrijeme kad i prijevoznik koji obavlja redovni direktni linijski prijevoz samim time dovodi se u nepovoljan položaj prijevoznik koji vozi liniju jer prijevoznik mora voziti po unaprijed utvrđenom redu vožnje dok shuttle prijevoznik vozi kad se napuni autobus a samim time se dovodi u pitanje i ekonomska isplativost održavanja linije, također napominjemo da je nejasno u stavku 1 između kojih zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu se smije obavljati shuttle prijevoz dali između jedne zračne luke i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u sve gradove na području cijele RH ili samo prijevoz putnika između zračnih luka i hotela odnosno autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu na čijem području se nalazi zračna luka jer ovakvim nejasnim pisanjem dolazi do različitog tumačenja zakona a samim time i do moguće zlouporabe shuttle prijevoza. isto tako predlažemo da se u članak 45 izmjeni i da glasi (1) Shuttle prijevoz može obavljati prijevoznik koji ima

**Prihvaćen**

PRIHVAĆENO - brisana ograničenja za određene kategorije vozila.

**Djelomično prihvaćen**

DJELOMIČNO PRIHVAĆENO - Shuttle prijevoz se obavlja isključivo temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i zračne luke te se nesmije preklapati sa javnim linijskim prijevozom, pa kao takav ne prolazi proceduru usklađivanja voznih redova i nema niti potrebe za istim.

licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika. Prijevoz se može obavljati autobusima i osobnim vozilima kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). (2) Vozila kojima se obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka moraju na vidnom mjestu imati oznaku vrste prijevoza, oznaku relacije na kojoj se prijevoz obavlja i cjenik. (3) Za vrijeme obavljanja shuttle prijevoza putnika, vozač u vozilu mora imati ugovor o obavljanju shuttle prijevoza, cjenik i dokumente iz članka 43. stavka 1. alineje 6., 10. i 11. ovoga Zakona. (4) Shuttle prijevoz između zračnih luka i autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu ne smije se obavljati u slučaju da postoji direktna linija bez usputnog zaustavljanja između zračne luke i autobusnog kolodvora ili putničkog terminala u gradu odnosno smije se obavljati uz zaštitno vrijeme od 15 minuta u odnosu na direktnu liniju ili manje od 15 minuta uz suglasnost prijevoznika (5) Shuttle prijevoz putnika se mora obavljati sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. alineje 47. ovog Zakona i ne smije imati obilježja drugih oblika prijevoza. isto tako moramo napomenuti da se prijedlogom zakona daje ovlast samo zračnim lukama da sklapaju ugovore s prijevoznicima a kako znamo trgovačka društva u državnom vlasništvu su obveznici javne nabave pošto se ovdje ne radi o javnoj nabavi naime u zakonu o javnoj nabavi N.N.120/16 u čl 1 st.2 kaže (2) Javna nabava u smislu ovoga Zakona je nabava putem ugovora o javnoj nabavi robe, radova ili usluga koje nabavlja jedan ili više naručitelja od gospodarskih subjekata koje su ti naručitelji odabrali, bez obzira na to jesu li roba, radovi ili usluge namijenjene javnoj svrsi. a u čl.3 st.32 kaže. ugovor o javnoj nabavi je naplatni ugovor, sklopljen u pisanom obliku između jednog ili više gospodarskih subjekata i jednog ili više naručitelja, čiji je predmet izvođenje radova, isporuka robe ili pružanje usluga. s obzirom da većina zračnih luka sklapa nenaplatne ugovore za shuttle prijevoz s prijevoznicima samim time nisu obveznici javne nabave i tako zračne luke samovoljno biraju tko će obavljati shuttle prijevoz pa bi se trebalo navesti putem javnog natječaja ili javne nabave. s poštovanjem Željko Miloloža

#### **Žele obrt za prijevoz putnika**

#### **Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.**

predlažemo da se u članak 45 izmjeni i da glasi (1) Shuttle prijevoz može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika. Prijevoz se može obavljati autobusima i osobnim vozilima kapaciteta 8+1 putničko mjesto (2) Vozila kojima se obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka moraju na vidnom mjestu imati oznaku vrste prijevoza, oznaku relacije na kojoj se prijevoz obavlja i cjenik. (3) Za vrijeme obavljanja shuttle prijevoza putnika, vozač u vozilu mora imati ugovor o obavljanju shuttle prijevoza, cjenik i dokumente iz članka 43. stavka 1. alineje 6., 10. i 11. ovoga Zakona. (4) Shuttle prijevoz između zračnih luka i autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u gradu ne smije se obavljati u slučaju da postoji direktna linija bez usputnog zaustavljanja između zračne luke i autobusnog kolodvora ili putničkog terminala u gradu odnosno smije se obavljati uz zaštitno vrijeme od 15 minuta u odnosu na direktnu liniju ili manje od 15 minuta uz suglasnost prijevoznika (5) Shuttle prijevoz putnika se mora obavljati sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. alineje 47. ovog Zakona i ne smije imati obilježja drugih oblika prijevoza.

#### **Djelomično prihvaćen**

DJELOMIČNO PRIHVAĆENO - Shuttle prijevoz se obavlja isključivo temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i zračne luke te se nesmije preklapati sa javnim linijskim prijevozom, pa kao takav ne prolazi proceduru usklađivanja voznih redova i nema niti potrebe za istim.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> Članak 45. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> <input type="checkbox"/> Članak 45. st.2. – Shuttle prijevoz – pod oznakama koje trebaju biti istaknute na vidnom mjestu na vozilu treba dodati i „vrijeme polaska“. Sada se događa da shuttle bus čeka dokle god se ne napuni (do slijedećeg aviona) pa putnici nikad ne znaju kada će krenuti.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> ČL.45. ST.1. - BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“<br/> RAZLOG : NE POSTOJI DEFINICIJA „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> U članaku 45. st. 2. iza riječi „oznaku relacije“ treba dodati i riječi „vrijeme polaska“. Uobičajeno bi bilo da vozila kojim se obavlja prijevoz putnika ima istaknuto vrijeme polaska.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> Članak 45. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> Članak 45. Stavka 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> ČLANAK 45., ST.1. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> Članak 45. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> ČLANAK 45., ST.1. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> Članak 45. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> Članak 45. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> Članak 45. Stavak 1 PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje shuttle prijevoza, Članak 45.</b><br/> Članak 45. Stavak 1. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>CAMMEO</b><br/> <b>Vrste prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, IV.d. Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu</b><br/> POVREMENI PRIJEVOZ PUTNIKA Predložen tekst<br/> Nacrta u članku 46 kazuje, između ostalog i sljedeće: „(1) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika. (2) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). (3) Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. (4) Povremeni prijevoz putnika se obavlja na temelju pisanog ugovora sklopljenog između naručitelja prijevoza i prijevoznika.“ Osobnim vozilom mogu se obavljati dvije vrste prijevoza: autotaksi prijevoz te iznajmljivanje vozila s vozačem. U oba slučaja jedino sredstvo obavljanja je osobno vozilo, a time i osobno vozilo kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo) te obuhvaćaju široki spektar mogućih usluga. Povremeni prijevoz putnika je, u svojoj suštini, prijevoz od bilo koje točke A do bilo koje točke B, a što je jasna karakteristika autotaksi prijevoza i usluge iznajmljivanja vozila s vozačem. No, za veće skupine osoba – ovaj oblik prijevoz dopušta (povremeni) najam vozila većih kapaciteta, a što osobno vozilo (čak i ono 8+1) svakako nije. Stoga se predlaže brisanje mogućnost vršenja usluge povremenog prijevoza putnika osobnim vozilom. Također, predlaže se da se uz javni linijski prijevoz i posebni linijski prijevoz – jasno u Zakonu istakne i nužna distinkcija u odnosu na autotaksi prijevoz te da se uz pisani ugovor uvede i nemogućnost gotovinskog plaćanja, odnosno plaćanja usluge u samom vozilu.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/> Čl.46.st.2.Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/> Čl.46.st.3.Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“.Predlaže se između stavka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovoraprijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanihugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/> Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/> DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/> Članak 46. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen prijedlog</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/> Članak 46. Stavak 2 PRIJEDLOG - BRISATI:<br/> „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen prijedlog</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Članak 46. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>  |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         ČLANAK 46., ST.2. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Vladimir Badanjak</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>       | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Članak 46. Stavak 2. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>   |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         ČLANAK 46., ST.2. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>   |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Članak 46. Stavka 2. PRIJEDLOG - BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>   |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Članak 46. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI :<br/>         „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>   |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Izostavljena su osobna vozila 7 + 1<br/>         PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ Članak 47. st.5. Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprješića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

dozvola Članak 47. st.6. Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Dora Gregurek**

#### **Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“  
Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:  
„Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

#### **Vladimir Ruždjak**

#### **Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“  
Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:  
„Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

#### **Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.  
Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza  
DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

#### **Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.  
Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza  
DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581 Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>                                   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>                                   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>      | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Članak 46. st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Članak 46. st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>           | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         St. 2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.</p>  |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>                 | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>                 | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         U članku 46. stavku 2. brisati „8+1 putničko mjesto“ i dodati „7+1 putničko mjesto“. U povremenom prijevozu putnika treba postaviti uvjet za vozila kapaciteta do 7+1 putničko mjesto, obzirom na zlorabe u praksi.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.</p>  |
| <p><b>Mihovil Bakota</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Članak 46. (2) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu se ne smije obavljati sa 6+1 i 7+1 putničkim kombi vozilima?</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz Analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o. Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         ČL.46. ST.2. - BRISATI : „PUTNIČKO KOMBİ VOZİLO“ RAZLOG : NE POSTOJİ DEFİNİCIJA „PUTNIČKO KOMBİ VOZİLO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>   |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrti su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksi služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksi službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Poštovani, Zašto je za shuttle prijevoz i povremeni prijevoz uopće ukinuto osobno vozilo 7+1? S poštovanjem, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno je da se obavljanje shuttle i povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>                   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Taxi ,obrtr za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p>  |
| <p><b>obrtr za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>       | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Članak 26. i 27. Navedenim je člancima za isto postupanje (prekršajna osuđivanost kao preduvjet ispunjavanja uvjeta za izdavanje licencije), propisana različita posljedica, pa je tako člankom 26. za takav slučaj propisana mjera privremenog ukidanja licencije, a člankom 27. mjera trajnog ukidanja licencije, što je u koliziji i vrlo rizično.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Izostavljena su osobna vozila 7 + 1<br/>         PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.</p>  |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.3. Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p>  |
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1<br/>         PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Udruženje obrtnika Zadar</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         - čl. 46. st. 2. Strukovna grupacije cestovnog linijskog prijevoza putnika i Strukovna grupacija povremenog prijevoza putnika pri HGK ŽK Split predlažu da se kod obavljanja povremenog prijevoza putnika, pored autobusa i osobnih vozila kapaciteta 8 + 1 dodaju i osobna vozila kapaciteta 6+1 i 7+1. Obrazloženje: većina prijevoznika u svome voznom parku posjeduje vozila kapaciteta 7+1 ( što je regulirano važećim Zakonom) te vozila kapaciteta 6+1 (npr. Mercedes Viano) te bi se, ako bi definicija povremenog prijevoza putnika ostala ovakva, našli u problemima pred turističku sezonu. - čl. 46. st. 5. Strukovne grupacije predlažu da se ovim stavkom uredi da se ugovor može čuvati u elektronskom obliku, a da se putni list briše iz potrebne dokumentacije, zbog racionalizacije prostora i troškova.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.5. – Primljeno na znanje</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/> Udruženje trgovine motornim vozilima HGK predlaže izmijeniti stavak 2. tako da glasi: „(2) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 7+1 i 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo).“ U kategoriju putničkih kombi vozila spadaju i vozila s konfiguracijom sjedala 7+1, kao i vozila s konfiguracijom 8+1 te čine značajan segment vozila koja se koriste u obavljanju djelatnosti navedene u predmetnim člancima Nacrta prijedloga zakona. Definiranjem samo vozila sa konfiguracijom sjedala 8+1 kao onima kojima se mogu obavljati navedene djelatnosti diskriminira se pružatelj usluga koji za obavljanje predmetnih djelatnosti koriste vozilima sa konfiguracijom 7+1. Značajan segment navedenih tipova usluga čine usluge prijevoza vezane uz turističku djelatnost gdje putnička kombi vozila sa konfiguracijom 7+1 čine značajan dio voznog parka prijevoznika obzirom na zahtjeve korisnika. Obzirom da je u trenutno važećem Zakonu bilo dozvoljena opcija putničkih kombi vozila sa konfiguracijom 7+1 te 8+1 Udruženje ne vidi razlog te intenciju zakonodavca za isključivanje mogućnosti daljnjeg korištenja putničkih kombi vozila sa konfiguracijom sjedala 7+1 te predlaže da se prijedlog uvaži i uvrsti formulacija kako je navedeno.</p>                   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen prijedlog</p>   |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/> Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 3. i stavak 8. na način da glase: „(3) Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. Ne smije imati obilježja autotaksi prijevoza poput gotovinske naplate kao niti sadržavati elemente autotaksi prijevoza niti iznajmljivanja vozila s vozačem.“ „(8) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu 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. Naplata je isključivo bezgotovinska na račun izvršitelja.“ <b>Obrazloženje:</b> Povremeni prijevoz je, osim od javnog linijskog i posebnog linijskog prijevoza, potrebno odijeliti i od autotaksi prijevoza, stoga se predlaže unošenje i takovog instituta u zakonski prijedlog. Uz isključivo pisani ugovor, ovakav oblik prijevoza, odnosno povremeni prijevoz, bi trebao imati isključivo bezgotovinski način plaćanja, a upravo kako ne bi imao obilježja drugih prijevoza.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen prijedlog</p>   |
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/> Čl. 46. st.2. Izostavljena su osobna vozila 7 + 1<br/> PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/> Čl.46.st.3. Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/> Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         ČLANAK 46., ST.2. BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“ RAZLOG : NE POSTOJI DEFINIRANO „KOMBI VOZILO“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Članak 46. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : „PUTNIČKO KOMBI VOZILO“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>   |
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Predrag Lazić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

**Davor Lončarić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Zoran Lovrenović**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Ankica Stanković**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Toni Stanković**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Maro Bratoš**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Krešimir Maraković**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**David Marinčić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Davor Matić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Božidar Oštarčević**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Boris Oreški**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.



**Mate Miloloža**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Mario Oremuš**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Mile Kampić****Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Adil Karić****Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Mario Katić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Zlatko Kovačević**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Damir Latin**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Nenad Kosić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Vlado Koren</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>    | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Tomislav Kuček</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

**Petar MAGzan****Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Vladimir Krpić****Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Alen Jagunec**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Etjen Hrenović**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Mladen Janković</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Dragan Janjić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |



**Ozren Jelenek**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Mirko Jelačić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Mario Jošt</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi:<br/>         „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVACA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza<br/>         DJELOMIČNO SE PRIHVACA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Goran Brlečić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2 Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“<br/>         Čl.46.st.3. Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. - Izostavljena su osobna vozila 7 + 1<br/>         PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.</p>   |
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.3. Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p>  |
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Mario Brozinčević</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVAĆA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

**Veljko Grujić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Branko Buljan**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Nikola Dančulović**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Željko Gojavić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Eduard Čokljat**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**ANĐELKA PILKO**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“ PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.



**Alan Hinić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Ivica Hlašč**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Juraj Horvat**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Vinko Ćorić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Željko Franić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Darko Fiolić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Meho Harambašić</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |

**Željko Dir**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Dragutin Berdik**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Teo Ciprijan**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Petra Andabaka**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Siniša Pincetić****Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Vid Paradžik****Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Jozo Perković</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |
| <p><b>Jadranko Pavlič</b><br/> <b>Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.</b><br/>         Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto.<br/>         Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.</p> |



**Marko Pavlović**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Mladen Petroci**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Miroslav Andabaka**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Damir Popadić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Ante Mazarekić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Željko Raljević**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Tomislav Raić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Stjepan Protković**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Zorka Andabaka**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Marijo Gvozdenica**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Danijel Popek**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Branko Ramić**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**Kristijan Rebac**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**EKO TAXI**

**Obavljanje povremenog prijevoza putnika, Članak 46.**

Čl.46.st.2. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati autobusom i osobnim vozilom kapaciteta 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo). PRIMJEDBA Izostavljena su osobna vozila 7 + 1 PRIJEDLOG Nakon riječi „kapaciteta“ dodati „7 + 1, i“ Čl.46.st.3. Nacrta propisuje: - Povremeni prijevoz putnika ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska, te mjesta ulaska i izlaska putnika. Prijevozi su namijenjeni potrebama za jednokratnim prijevozima i nemaju funkciju prijevoza dnevne migracije. PRIMJEDBA Treba dodatno naglasiti razliku s autotaksi prijevozom. PRIJEDLOG Predlaže se iza riječi „sadržavati“ dodati riječi „obilježja autotaksi prijevoza“. Predlaže se između stavaka 4. i 5. čl.46. unijeti novi stavak koji glasi: „Ministarstvo izdaje knjigu pisanih ugovora iz stavka 4. ovoga članka. Kopije ugovora prijevoznik je dužan dostaviti Ministarstvu najkasnije do 31. siječnja iduće godine za godinu u kojoj je ugovor sklopljen. Ministar pravilnikom uređuje izgled i sastav knjige pisanih ugovora.“

**Djelomično prihvaćen**

Čl.46.st.2. – vrste vozila kojima se obavlja povremeni prijevoz PRIHVATA SE – analizom sadašnjeg stanja utvrđeno je da se obavljanje povremenog prijevoza može dopustiti i vozilima kapaciteta 7 + 1 putničko mjesto. Čl.46.st.3. – definicija povremenog prijevoza DJELOMIČNO SE PRIHVATA - radi poboljšanja teksta prihvaća se odredba o tome da povremeni prijevoz ne smije imati obilježja i autotaksi prijevoza, a ne prihvaća se prijedlog izdavanja „knjige pisanih ugovora“ zbog toga što se ugovori o prijevozu preciznije reguliraju drugim odredbama ovog zakona kao i Zakona o obveznim odnosima.

**CAMMEO**

**IV.e. Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Obavljanje autotaksi prijevoza putnika**

AUTOTAKSI PRIJEVOZ PUTNIKA Članak 47, u stavcima 1-19 definira način obavljanja autotaksi prijevoza. Izdvojimo neke od njih: (1) Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu se obavlja na temelju licencije za autotaksi prijevoz putnika i dozvole za autotaksi prijevoz. (3) Dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza iz stavka 1. ovoga članka izdaje nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba na području i s područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja. (5) Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. (7) Naknada za izdavanje dozvole ne može biti viša od jedne desetine prosječne mjesečne isplaćene neto plaće u pravnim osobama u jedinici lokalne samouprave odnosno Gradu Zagrebu za posljednji mjesec za kojeg su objavljeni podaci, a koji prethodi podnošenju zahtjeva za izdavanje

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćen - Ovaj prijedlog zakona u potpunosti je usmjeren ka liberalizaciji tržišta, ali isto tako zadržava mjeru zaštite gospodarskih subjekata, poslodavaca, radnika i cjelokupnog gospodarstva, te stoga podržava norme koje je kao takav propisao.

dozvole. (11) Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb dužan je odlučiti o zahtjevu za izdavanje dozvole u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva. (12) U slučaju ako jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne odluči o zahtjevu u navedenom roku, smatrat će se da je dozvola izdana prvog sljedećeg dana nakon isteka roka za donošenje odluke. U takvom slučaju dozvolu zamjenjuje zahtjev i dokaz o njegovom podnošenju jedinici lokalne samouprave odnosno Gradu Zagrebu. (13) Dozvola se izdaje za razdoblje od 10 godina. (18) Nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provode inspektori cestovnog prometa te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja. (19) U obavljanju nadzora iz stavka 18. ovoga članka, komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave imaju ovlasti inspektora cestovnog prometa propisane zakonom kojim se uređuju ustroj i ovlasti inspekcije cestovnog prometa. Cammeo Grupa u potpunosti podržava predloženi tekst Nacrta zakona kojim bi se nakon višegodišnje zatvorenosti tržišta formalnim i administrativnim barijerama, napokon otvorilo taksi tržište i ostavila mogućnost za tržišno natjecanje u punom smislu te riječi. O potpunom otvaranju tržišta Cammeo Grupa govori još od 2013. godine. Tada su građani Republike Hrvatske već stekli naviku korištenja taksija, a turistički podaci su iz sezone u sezonu sve bolji. Također, Republika Hrvatska država je u kojoj gotovo 17% BDP-a dolazi od turizma. S priljevom od 15,5 milijuna dolazaka turista i 78 milijuna noćenja, različita je potreba za autotaksi uslugama, ovisno o periodu godine, a turistička sezona produljuje svoje trajanje i regionalnu rasprostranjenost pa osim ljetnog, primorskog turizma danas svjedočimo i sjajnim turističkim rezultatima zagrebačkog Adventa, kontinentalnog turizma, kongresnog turizma itd. Većina zemalja Europske Unije s kojima se često uspoređujemo nisu ograničili broj taksi dozvola, ili je broj nezamjetno malen: Austrija – nema ograničenja Irska – nema ograničenja Estonija – nema ograničenja Češka – nema ograničenja Grčka – (Atena) 1:47 Njemačka (Berlin) – nema ograničenja Mađarska – nema ograničenja Francuska (Pariz) – 1:116 Nizozemska – nema ograničenja Slovenija – nema ograničenja Švedska – nema ograničenja Čak i zemlje koje su na začelju svih gospodarskih ljestvica u Europskoj Uniji, imaju liberalizirano autotaksi tržište: Bugarska-(Sofija 1:134) i Rumunjska (Bukurešt 1:181). Liberalizacija ne znači deregulaciju, već mogućnost svima koji ispunjavaju uvjete da pokrenu posao u skladu s tržišnim potrebama. Prema neovisnim analizama procjenjuje se da bi liberalizacija dovela do 5000 novih radnih mjesta kroz programe samozapošljavanja i zapošljavanje u prvoj godini od početka primjene novog propisa dok će samo Cammeo Grupa zaposliti gotovo 1500 novih vozača u prvih 18 mjeseci. Samim time, čvrsto držimo da bi i Republika Hrvatska trebala, kao što se i predlaže u Nacrtu, u potpunosti liberalizirati svoje autotaksi tržište. U skladu s tim pozdravljamo i snižavanje cijene i troška izdavanja same autotaksi dozvole, kao i rok jedinicama lokalne samouprave za donošenjem rješenja o izdavanju autotaksi dozvole, a što će doprinijeti konačnom cilju: većoj zapošljivosti i konkurentnijem tržištu u autotaksi djelatnosti. Cammeo Grupa, kao članica radne skupine ali i javnim istupima, predlagala je i proširenje ovlasti cestovnih i prometnih inspektora na komunalne i prometne redare te pozdravljamo takav prijedlog u tekstu Nacrta. Ipak, s obzirom na različitu polazišnu točku,



odnosno u bitnome različite uvjete za zapošljavanje na mjesto inspektora cestovnom prometa u odnosu na komunalnog ili prometnog redara, kao i znanja te stručnost nužne za svakodnevno obavljanje poslova u nadležnosti inspekcije, držimo da bi bilo primjerenije ograničiti, odnosno odrediti koje se pojedine ovlasti prenose i na komunalne te prometne redare. Komunalnim, odnosno prometnim redarima, nikako se ne bi trebalo omogućiti izricanje kazni, već isključivo ovlasti nadzora te podnošenja izvješća o sprovedenom nadzoru nadležnoj službi Inspekcije cestovnog prometa Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

**Ivan Dušan**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
S

**HOK**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
Članak 47. st.5. Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprješća, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do

**Primljeno na znanje**  
.Primljeno na znanje

**Djelomično prihvaćen**  
Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**HOK****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Odredbe članka 47. i 48. izričito predviđaju da kod autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prijevozu jedinice lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne mogu ograničiti broj dozvola za autotaksi prijevoz. Smatramo da je propisivanje nemogućnosti jedinica lokalne samouprave da ograniče izdavanje dozvola za autotaksi prijevoz na svom području u suprotnosti s odredbom članka 19. stavka 1. točke 12. Zakona o lokalnoj područnoj ( regionalnoj ) samoupravi ( NN br. 33/01, 60/01, 129/05, 109/07, 125/08, 36/09, 150/11, 144/12, 19/13, 137/15 i 123/17 ) kojom je propisano da općine i gradovi u svom samoupravnom djelokrugu obavljaju poslove lokalnog značaja kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana a koji nisu Ustavom i zakonom dodijeljeni državnim tijelima i to osobito poslove prometa na svom području. Potrebno je naglasiti da je i odredbom članka 135. Ustava Republike Hrvatske javni prijevoz izričito dan u nadležnost jedinica lokalne samouprave za njihovo područje. Nadalje, dosadašnja zakonska mogućnost jedinica lokalne samouprave da ograniče broj autotaksi dozvola na svom području imala je funkciju svojevrsnog koncesijskog prava koje je u svojoj pravnoj prirodi uvijek ograničeno i to upravo iz razloga da jedinice lokalne samouprave prema svojim potrebama samostalno reguliraju količinu ponude javnog prijevoza na svom području. Navedena pravna analogija izravno proizlazi iz odredbe članka 8. stavka 1. točke 10. Zakona o koncesijama ( NN br. 69/17 ) kojom je izričito propisano da se koncesija daje u različitim područjima i za različite djelatnosti a osobito za pružanje usluge javnog prijevoza a prema odredbi članka 4. stavka 1. točke 1. Nacrta prijedloga ovog Zakona autotaksi prijevoz jest djelatnost javnog prijevoza. Smisao dozvole naročito se gubi u točkama 11. i 12. članka 47. po kojima je dozvola automatski izdana ukoliko jedinica lokalne samouprave o zahtjevu za izdavanje iste ne odluči u roku od 15 dana od podnošenja. Sve navedeno upućuje na krajnje formalni karakter dozvole. Stoga upozoravamo da bi ovakav prijedlog uređenja autotaksi prijevoza na određenom području izazvao apsolutnu nejednakost na tržištu na način da bi multinacionalne kompanije ( Uber ) zbog svoje financijske moći u vrlo kratkom vremenu apsolutno uništile male autotaksi prijevoznike koji se pod predloženim uvjetima uopće ne bi ni mogli smatrati ikakvom konkurencijom . Navedeno također u konačnici znači i nestanak taksimetra kao jedine garancije zaštite potrošača i uvođenje krajnje dubiozne aplikacije kao načina naplate usluga .

**OTOČNI SABOR -udruga za razvitak hrvatskih otoka****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

IZA ČLANKA 47. DODATI ČLANAK 47a KOJI BI GLASIO: Članak 47a. Lokalne samouprave na otocima izuzimaju se od primjene dijela ovog Zakona koji se odnosi na auto taksi prijevoz. Na području jedinica lokalne samouprave na otocima i nakon stupanja na snagu ovog Zakona ostaju na snazi Odluke o auto taksi prijevozu na području Općine Ili Grda za koji je donesena, te se kao takva primjenjuju po svim člancima. Lokalna samouprava na otocima izdaje dozvole za obavljanje auto taksi prijevoza na svom području sukladno Odluci o auto taksi prijevozu na području za koje je donesena i koja je važeća u trenutku donošenja ovog Zakona.

**Djelomično prihvaćen**

Ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - Ne postoje objektivni razlozi za traženo izuzeće.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Krešimir</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Potrebno je detaljnije navesti u članku kako se licence izdaju na temelju uvijeta postavljenih u ministarstvu te da se u postupku izdavanja dozvola na jednaki način uključi ministarstvo dok jedinice lokalne samouprave samo provode zakonske i podzakonske akte te ni na koji način ne mogu utjecati na ograničavanje broja autotaksi prijavoznika.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 12. na način da glasi: „(12) U slučaju ako jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne odluči o zahtjevu u navedenom roku, smatrati će se da je dozvola izdana prvog slijedećeg dana nakon isteka roka za donošenje odluke. U takvom slučaju dozvolu zamjenjuje zahtjev i dokaz o njegovom podnošenju jedinici lokalne samouprave odnosno Gradu Zagrebu do donošenja rješenja. Podnositelj zahtjeva dužan je u svakom trenutku predočiti ispravnost svih dokumenata predanih uz zahtjev za izdavanje dozvole.“<br/> <b>Obrazloženje:</b> Potrebno preciznije definiranje zbog eliminiranja mogućih budućih različitih tumačenja. Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 16. na način da glasi: „(16) Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja koje je na snazi do donošenja rješenja Povjerenstva Ministarstva.“<br/> <b>Obrazloženje:</b> Potrebno preciznije definiranje zbog eliminiranja mogućih različitih tumačenja. Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 17. na način da glasi: „(17) Izvornik dozvole nalazi se u sjedištu autotaksi prijevoznika. Prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, odnosno tijekom vožnje, autotaksi prijevoznik dužan je na vozilu na vidnom mjestu imati kopiju dozvole u obliku naljepnice sa bar kodom koji je jedinstven za cijelu Republiku Hrvatsku (e-taxi.hr).“<br/> <b>Obrazloženje:</b> Predloženim načinom omogućava se maksimalna transparentnost, jednostavnost kontrole, nadzora i funkcioniranja sustava. Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 18. na način da glasi: „(18) Nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provode inspektori cestovnog prometa, prometna policija, carina te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja.“<br/> <b>Obrazloženje:</b> Na ovaj način bi i djelatnici prometne policije i carine mogli vršiti nadzor tamo gdje inspekcija cestovnog prometa nije fizički pristupna a vezano uz nedovoljan broj inspektora cestovnog prometa. Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 19. na način da glasi: „(19) U obavljanju nadzora iz stavka 18. ovoga članka prometna policija, carina, komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave, imaju ovlasti inspektora cestovnog prometa propisane zakonom kojim se uređuje ustroj i ovlasti inspekcije cestovnog prometa.“<br/> <b>Obrazloženje:</b> Proširenjem nadležnosti kontrole i na prometnu policiju i carinu omogućava se veća operativnost, sigurnost u prometu i nadzor nad provođenjem zakona a vezano uz trenutni limitirani broj raspoloživih inspektora koji imaju ovlasti. U nastavku se navodi izdvojeno mišljenje manjinskog dijela članica Udruženja davatelja taksi usluga HGK: Predlaže se izmijeniti stavak 5. na sljedeći</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

način: „(5) Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb mora izdati broj autotaksi dozvola najmanje u omjeru 1:400 stanovnika, a na temelju stručne studije, Jedinica lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba, broj izdanih dozvola može i povećati.“  
Obrazloženje: Manjinski dio članica Udruženja smatra kako je potrebno omogućiti maksimalnu liberalizaciju uz postavljanje realnih okvira koji će onemogućiti klizanje u anarhiju koja onemogućava funkcioniranje i kontrolu sustava. Ovaj omjer već sam po sebi predstavlja veliku, gotovo potpunu, liberalizaciju budući da bi se njime broj taksi dozvola u Hrvatskoj povećao za 3 puta (s cca 2.500 na cca 10.000). Istovremeno, omogućio bi kontrolu i spriječio bi anarhiju odnosno nelojalnu konkurenciju kojoj je ova djelatnost sklona. Ovim limitom utjecati će se na to da se autotaksi djelatnošću bave subjekti koji se u tom poslu namjeravaju specijalizirati te će se osigurati visoki nivo kvalitete usluge.

#### **Udruženje obrtnika Zadar**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Matija Mesić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Jedinicama lokalne samouprave mora se ograničiti mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino tako može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike u bilo kojem gradu pod jednakim uvjetima. Svjedočili smo time da izdavanje dozvola koristi kao sredstvo političkog pritiska i nagrađivanje podobnih ili rodbinskom vezom. Ovaj novi zakonski prijedlog staje na kraj takvim mogućnostima te predstavlja važan reformski korak.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Matija Mesić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnost proizvoljno dodjeljivati dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, zato podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona kojim će se može osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike. Također, poduzetnicima bi trebalo biti omogućena predaja zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. zakona jer se u tim mjerama ogleđa reformska namjera za digitalnu transformaciju društva, a istodobno se olakšava poslovanje poduzetnicima, koji će tako gubiti manje vremena na bavljenje administracijom, a više će se moći baviti samim poslovanjem.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO - broj dozvola nije ograničen.</p>   |
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti



|  |  |
|--|--|
| kao i prethodno.   |  |
| <p><b>PROMET d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         Čl. 47. st.2. Brisati: stajališta namjenjena za vozila javnog prijevoza i Razlog: Dopuštanje polazaka s autobusnih stajališta autotaksi prijevoz poprima oblik javnog prijevoza, a samim tim ugrožava opstojnost komunalnog linijskog prijevoza posebice u gradovima.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.</p>   |
| <p><b>Dominik KNEzović</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         Podupirem liberalizaciju tržišta u vidu ukidanja prava lokalnih zajednica na ograničavanje broja licencijskih i stvaranja oligopola. Neka taj posao radi tko god zadovoljava uvjete.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         Članak 47. st.5. Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licencijsku. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencijske i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencijske automatski dovodi do</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencijske djelatnosti.</p> |

prava na dozvolu. Članak 47. st.10. Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

**Emil Radic**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam promjenu temeljem koje bi lokalna samouprava izgubila mogućnost ograničavanja broj dozvola - nije to slučaj niti u drugim djelatnostima. Ograničavanje broja dozvola otvara mogućnost korupcije i manipulacije, a procedure nisu transparentne. Uostalom, nije ograničen ni broj restorana, trgovina, trafikata, pekara, mesnica, odvjetnika, knjigovođa, liječničkih i stomatoloških ordinacija - zašto bi bio ograničen broj taksi vozila?

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

□ Članak 47– regulacija autotaksi prijevoza – ne smije na ovaj način dozvoliti otvaranje taksi usluga. Njime se omogućava ne samo dolazak neograničenom broju novih autotaksi prijevoznika na relativno malo tržište, nego se i postojećim i novim autotaksi prijevoznicima iz cijele Hrvatske omogućava da zatraže dozvolu u svim drugim JLS i po potrebi (ljeti, za vrijeme održavanja manifestacija i sl.) dođu na bilo koje područje i rade kao lokalni autotaksi prijevoznici. Oni niti ne poznaju grad, niti se mogu kontrolirati visine cijena, niti se mogu uključiti u participiranju za troškove telefona na taksi stajalištima, i sl. Iako je u obrazloženju prijedloga Zakona navedeno da će liberalizacijom tržišta autotaksi usluga u Hrvatskoj otvoriti nova radna mjesta, to nije točno, jer će dio radnika kod postojećih taksista prijeći u samostalno obavljanje djelatnosti a za nove radnike neće biti potrebe, dok dio koji radi preko UBER-a ili sličnih aplikacija neće pod tim uvjetima moći podnijeti teret troškova za poreze, doprinose i ostale obveze i troškove, nego će i nadalje raditi na crno. Ukoliko se u početku odluče za legalno obavljanje djelatnosti, to će u skoroj budućnosti uzrokovati niz stečaja i zatvaranja obrata i trgovačkih društava (i postojećih i novih) zbog dugovanja koja se neće moći podmiriti. Smatramo da će predloženim načinom biti uzrokovano više socijalnih problema nego što će biti riješeno. Predlaže se: • da općine i nadalje mogu ograničiti broj dozvola • da JLS može dati dozvolu samo prijevozniku sa sjedištem/prebivalištem na svom području • izdaje se na rok od 10 godina, odnosno do isteka licencije • dozvola u pravilu nije prenosiva, osim u slučaju smrti nositelja-fizičke osobe • da se propiše princip da se na jedno vozilo može dobiti samo jedna dozvola.

**Američka gospodarska komora u Hrvatskoj****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

AmCham smatra da dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza koje izdaju jedinice lokalne samouprave nisu potrebne i predstavljaju dodatnu birokratizaciju te trošak za poduzetnike koji obavljaju autotaksi uslugu. Potrebno je urediti autotaksi prijevoz na način da je licencija dovoljna za obavljanje djelatnosti na cijelom području Republike Hrvatske. AmCham predlaže sljedeću formulaciju članka 47.: (1) Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu se obavlja na temelju licencije za autotaksi prijevoz putnika. (2) Pravne i fizičke osobe-obrtnici koji obavljaju autotaksi prijevoz mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta te posebno obilježene prometne trake koje daju prednost kretanja. (3) Nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provode inspektori cestovnog prometa te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja. (4) U obavljanju nadzora iz stavka 3. ovoga članka, komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave imaju ovlasti inspektora cestovnog prometa propisane zakonom kojim se uređuju ustroj i ovlasti inspekcije cestovnog prometa.”

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**Djelomično prihvaćen**

Ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         ČLANAK 47., ST.2. BRISATI : „stajališta namjenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : UKRCAVANJEM PUTNIKA-KORISNIKA NA VIŠE MJESTA POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ, A POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU.</p>                           | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Andro Pavuna</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         - ukinuti lokalne licencije, ali ostaviti nacionalne - ukinuti dopuštenje taksijima da koriste stajališta za vozila javnog prijevoza - obavezno ostaviti odredbu kako se broj dozvola ne može ograničiti</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>                                |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         Članak 47. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : „stajališta namjenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU. TADA TO PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.</p> |

**Davorin Dubenik****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**obrt za autotaksi prijevoz****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

## **AUTOPRIJEVOZ**

### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



**AUTOPRIJEVOZ****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Taksimetar treba ostaviti kao jedini relevantan mjerni uređaj u taksi vozilu jer je najmanje podložan manipulacijama i ako ih ima inspekcija i druge nadležne službe to mogu lako utvrditi na licu mjesta prilikom kontrole taksi vozila. Za sve dosadašnje manipulacije uz vozača vozila krive su nadležne službe koje nisu provodile nikakve kontrole opravdavajući se nedostatkom osoblja. Aplikacija treba biti za naručivanje vozila i za izračun okvirne cijene vožnje, ona kao mjerni instrument je netočna i podložna je manipuliranju od strane vlasnika aplikacija tako i korisnika jer mogu posebnim programima mijenjati duljinu mjernih jedinica kao i stvaranje umjetne velike potražnje za vozilima kao i nedostatak vozila u slučaju da postje varijabilne cijene. Taksi vožnja se mora sastojati od cijene starta, prijeđenog kilometra i vremena čekanja gdje se ne može obračunavati vrijeme čekanja dok se vozilo kreće kako se radi sa aplikacijom uber jer se dvostruko naplaćuje vožnj i zavarava se korisnike, ako se to dopusti treba onda takav način izračuna postati jedinstven za sve taksi prijevoznike.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

## **AUTOPRIJEVOZ**

### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

## **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Željko Lončarek**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Ivana Lacmanović Brkljača**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Poštovani, Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola, osim ako za to ne postoje posebni ekonomski, društveni ili strateški razlozi - opet će se otvoriti prostor za netransparentnost, jer tada lokalna samouprava opet može ograničiti broj dozvola i hipotetski, dodijeliti ih kada, koliko i kome hoće. Moj prijedlog je da se autotaksi prijevoz ograniči na 6+1 sjedala, povremeni prijevoz 7+1 i 8+1 ili samo 8+1 i sigurno će se mnogi problemi i nedoumice na taj način riješiti. S poštovanjem, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+ SSS vozač motornog vozila)

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>DIGITALNA HRVATSKA</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Komentar na čl. 47., stavak 5. Digitalna Hrvatska pozdravlja liberalizaciju tržišta autotaksi prijevoza. Samo liberalizirano tržište u kojem svatko bez nerealnih i nepotrebnih prepreka može početi obavljati poduzetničku djelatnost dovodi do zadovoljavajuće razine tržišnog natjecanja, a tržišno natjecanje uvijek dovodi do većih ulaganja i zapošljavanja, kvalitetnijih usluga i nižih cijena za krajnje korisnike. Dobar primjer dobrobiti od liberalizacije i konkurentnosti svakako je područje pokretnih elektroničkih komunikacija u kojem su nakon ulaska trećeg mobilnog operatora na tržište cijene višestruko smanjene zbog čega su hrvatski građani i gospodarstvo u razdoblju nakon ulaska Tele2 na tržište imali uštedu između 3 i 5 milijuna kuna dnevno. Da teza kako će liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza dovesti do kaosa ne stoji, najbolje dokazuje primjer Grada Rijeke u kojem je već godinama potpuno liberaliziran autotaksi prijevoz. To je dovelo do većeg broja taksista, dakle novih zapošljavanja, ali i značajnog unaprjeđenja kvalitete i pojeftinjenja usluga za krajnje korisnike.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE</p>   |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrtnici su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksisti služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksisti službe i obrtnici u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> ČL.47. ST.2. - BRISATI „stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU. TADA TO PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.</p>   |
| <p><b>Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a</p> |

ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na

uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Ante Klečina**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

- zabranjeno je obavljanje prijevoza putnika osobnim vozilima koje ima elemente taksi prijevoza, a osoba koja obavlja prijevoz nema licenciju niti dozvolu za autotaksi prijevoz

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - Zakonom nije propisano da je tako nešto dozvoljeno, pa se shodno tome podrazumijeva da je zabranjeno.

**Ante Klečina**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Dodati predloženu stavku kako bi se ograničilo funkcioniranje ilegalnih prijevoza putnika koji imaju elemente taksi prijevoza, a nisu adekvatno regulirani.

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - Zakonom nije propisano da je tako nešto dozvoljeno, pa se shodno tome podrazumijeva da je zabranjeno.

**Ante Klečina**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

- Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola, osim ako za to ne postoje posebni ekonomski, društveni ili strateški razlozi

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

**Ante Klečina**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Proširiti stavku 5 prema danom prijedlogu.

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

**Mihovil Bakota**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. (5) Neograničen broj dozvola nas vraća na sami početak taxi djelatnosti. U bezakonje, degradaciju kvalitete, nekontroliranu cijenu usluge i sigurnost korisnika. Na dnu komentara imate link na članak na engleskom jeziku (ubacite u google translate ako je problem jezik). Doktor ekonomije piše o vremenima 1920-ih kada nije bilo regulacije broja taxija. Bilo je bezuspješnih pokušaja 1970-ih i 1980-ih godina u Americi. Učimo na tuđim greškama! Ovakva "liberalizacija" kakvu zagovaraju taxi kompanije u RH, a predlaže ovaj zakon, dozvoljava ulazak velikih kompanija na lokalna tržišta, većinom sezonska, i ostavlja obrtnika pojedinca bez posla. Online platforme, zasad samo jedna u stranom vlasništvu, i dalje neće požuriti u UDU i platiti izdavanje Licenci i ostalih dozvola, već će nastaviti obavljanje ilegalno djelatnost autotaksi prijevoza jer će komunalno redarstvo i carina kazne pisati partnerima vozačima, a 25% nelegano zarađenog novca će otputovati račun van RH. Daj napravite više zakon koji je jednoznačno definiran, u skladu sa prometnim strategijama relevantnih ljudi iz prometne struke (ne privatnih kompanija i njihovih lobista), stanjem na terenu, standardom građana i ostalim faktorima.  
<https://www.quora.com/Why-do-we-limit-the-number-of-taxi-cabs> .

**Goran Privrat**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. stavka 4. i 5..PRIMJEDBA. Stavke 4. i 5. ovog članka su definitivno najveće zvijezde cijelog prijedloga zakona što se tiče pogodovanja Uberu i Cammeu, ali još i više po pitanju mogućnosti provedbe, poboljšanja kvalitete usluge i na kraju logike i zdrave pameti. Prva zamjerka je još veća centralizacija, što je u suprotnosti sa onim što je već desljećima konsenzus među svim dionicima političkog života, gospodarstvenicima i cjelokupne javnosti, da je upravo prevelika centralizacija jedan od najvećih problema u Hrvatskoj. Oduzima se pravo općinama i gradovima da reguliraju djelatnost taksi prijevoza na svom području što je samo po sebi skandalozno i prouzročit će niz negativnih učinaka u samoj djelatnosti ali i potpuno uništiti sadašnje taksi prijevoznike u gradovima i mjestima na moru, a koji su ujedno i žitelji tih općina. Da li je netko od vas koji ste ovo pisali pokušao zamisliti kako će to izgledat u npr.jednom Medulinu, gdje ja živim i radim, kad se u sezoni u jedno mjesto od 4000 žitelja sjati stotinu taksista iz kontinentalne Hrvatske i još toliko Uber partnera i Cammeovih vozila ? Ili isto tako u Pulu za vrijeme održavanja festivala ? Gdje će ti ljudi stajat sa svojim vozilima, gdje će ih parkirat, kakve će se to svađe i fizički obračuni odvijat na ulici, pred turistima, zbog npr. nepoštivanja reda za vožnje, što je do sad bilo nepisano pravilo u malim sredinam gdje se svi poznajemo ? Taj prijedlog zakona je pisan iz zagrebačke perspektive ( ma da je i za Zagreb katastrofalan ), i uopće se nije vodilo računa o specifičnostima te djelatnosti u gradovima i općinama na moru gdje je ta djelatnost uglavnom sezonska. Taksi prijevoznici koji su ujedno i žitelji turističkih destinacija se stavljaju u neravno pravan položaj jer će u sezoni ta mjesta bit preplavljena taksistima iz ostalih krajeva Hrvatske i velikih taksi prijevoznika koji će doći zbog turista i većih cijena koje su ti turisti spremni platit i preotet im veći dio posla. S druge strane taksistima s mora bi bilo neisplativo po zimi, kad tu nema posla, ić radit u Zagreb ili Rijeku recimo, jer su tamo cijene taksi prijevoza zahvaljujući Cammeu i Uberu takve da su da na

**Djelomično prihvaćen**

Ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Djelomično prihvaćen**

NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

granici isplativosti i jednostavno ne bi imali ekonomsku računicu za boravak u nekom od tih gradova. Na dalje, zamislite hipotetsku situaciju gdje jedan taksi prijevoznik ovo ljeto zatraži i dobije dozvolu u Medulinu, kako općina više ne bi mogla određivati cijene on baždari taksimetar na recimo, start 50 kn, a km 30 kn. Vrbuje recepcionere hotela, konobare i ostale turističke radnike da zovu njega kad turisti traže taksi, a vrbuje ih na način da im zbog cijena koje ima nudi postotak od naplaćene vožnje koji je tako izdašan da će ga dio njih kojima je pohlepa jedina vodilja, zaista i zvat. Pored toga uvijek će mu netko i na ulici, ispred noćnog kluba ili autobusnog kolodvora ući u taksi, a dobar dio stranaca ne pita unaprijed za cijenu, kad mu naplati vožnju pozlit će mu, ali to je njegova cijena sasvim legalna i tu turist ništa ne može. Naravno na taj način se ne može raditi na duge, staze ali šta to njega briga, ovo ljeto je u Medulinu, slijedeće u Rovinju, pa Poreč, Umag, Opatija, a onda mu još ostaje cijela dalmatinska obala, i tako može do mirovine. S druge strane, mi koji smo žitelji Medulina i mislimo raditi ovdje do mirovine moramo jako dobro paziti na svoj ugled i da ne varamo goste, jer ti gosti su negdje odsjeli i nekom će se požaliti ako su prevareni, ta su nam vrata onda zatvorena, a tih vrata nema puno u malim sredinama. Tu je još niz aspekata koji će negativno utijecati na kvalitetu usluge kao npr., kako će netko ko ne živi tu gdje radi znati gostu preporučiti dobar restoran, odvesti ga na lijepu plažu, najbolje mjesto za noćni izlazak, a da ne pričam o nekim specifičnim situacijama koje se često dešavaju u našem poslu, kad gostu treba naći npr. mehaničara u nedjelju, veterinara koji je dežuran ili jednostavno nekog tko prodaje domaću rakiju. Što se ekonomskog aspekata ovih stavki zakona tiče, nemogućnošću općina i gradova da limitiraju broj dozvola i određuju minimalne cijene taksi prijevoza se njima oduzima jedini alat kojim mogu zaštititi svoje obrtnike od nelojalne konkurencije, velikih tvrtki Ubera i Cammea, o čijem sam načinu poslovanja pisao u primjedbi na procijenu učinka novog zakona. Tim ograničenjem broja dozvola s obzirom na broj stanovnika ili broj noćenja u određenom gradu ili općini, se sprječava damping cijena koje mali obrtnici ne mogu preživjeti, a cilj tog dampinga koji bi došao sa strane dvije gore navedena tvrtke je isključivo uništiti konkurenciju, jer te cijene koje oni imaju ne mogu biti ekonomski isplative nikome. Naravno kad mi propadnemo i oni preuzmu monopol ta priča o prihvatljivim cijenama za široke mase koju oni sad propagiraju će brzo pasti u zaborav. Na kraju te priče najveći gubitnici će pored domicilnih taksista biti općine i gradovi na moru čiji će žitelji ostati bez posla a njihovi proračuni bez poreza koje su ti domicilni taksisti uplaćivali svojim općinama. PRIJEDLOG. Svakako ostaviti općinama i gradovima pravo da određuju broj dozvola i da ih izdaju isključivo svojim žiteljima ili tvrtkama koje su registrirane na njihovom području. Članak 47. stavka 11. i 12. PRIMJEDBA. Hipotetska situacija, gradu Puli 10.8. dvije stotine taksista preda zahtjev za dozvolu da bi mogli raditi na dva velika glazbena festivala koji počinju krajem kolovoza i traju dva tjedna. Vrijeme je godišnjih odmora, a i svima nam je poznata radišnost ljudi zaposlenih u gradskim uredima pa vi meni recite, tko će te sve zahtjeve pregledati, obraditi i izdati ili ne izdati dozvole u deset radnih dana? Normalno grad Pula kao i svi drugi gradovi nema zaposlenika kojem je opis radnog mjesta isključivo taksi prijevoz nego to rade ljudi koji pored toga imaju još možda i stotine drugih stvari pod svojom ingerencijom. Takve situacije će se nedvojbeno dešavati, i to jako često, pa će dozvole automatski dobijati ljudi koji za to nemaju uvijete.



PRIJEDLOG. Brisanjem stavki 4. i 5. ovog članka stavke 11. i 12. ne bi bile problematične.

#### Ovim putem

#### Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

#### Djelomično prihvaćen

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Ivica Klen**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

## **PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ**

### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićevea 11 Zagreb  
Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Luka Gavranović**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

•Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Članak 47. st.11. i st. 12 Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Obrt za autotaksi Igor Veverec****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Bojan Bošnjak****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



**Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović  
Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

#### autotaxi 3581

#### Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

#### Djelomično prihvaćen

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

### **autotaksi prijevoz**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisa

### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

### **autotaksi prijevoz**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisa

### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Bojan Divjak**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Auto taxi djelatnost je posao kao i druge prijevoznike tvrtke koje se bave prijevozom putnika!!!!Ukudanjem broja ograničenja dozvola dovest ce se do totalnog kraha u samom poslovanju jer i ovako je ukupan bruto dohodak po vozilu vrlo malen!!!!Dali je dotični ministar ikad pitao dali cemo ih ovime unistiti? i dali od ovih 150 milijuna kuna koje oni uplate u proračun cemo imati uopće iduće godine ako rasturimo tržište,ja smatram da ne!!!!U svim granama prijevoza putnika postoje ograničenje broja dozvola,na teritoriju eu,primjer; ako imate autobus i želite voziti npr. Pariz-wien odlična linija sigurno uvijek pun bus,SUPER ali nema dozvola dali je to u citavom svijetu bezveze postavljeno ,ne nije jer se nezeli ugroziti postojeći prijevoznici koji plaćaju određene linije tako je u svim strukama.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

#### **autotaksi prijevoz**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Ivan Lojen**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**Dora Gregurek**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : „stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU. TADA TO PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         Članak 47. Stavka 2. PRIJEDLOG - BRISATI : „stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU. TADA TO PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATILA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.</p>   |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, akoja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istom nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvoproizvodi licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st. 5. Predlaže se mijenjati st. 5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi: - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola. Članak 47. st. 6. Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se u njima mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st. 10. Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva polokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st. 11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St. 13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. •• Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 47. st. 5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATILA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st. 6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATILA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st. 10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATILA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St. 13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATILA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATILA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Kristian Posavčević</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Sukladno članku 47, stavak 5, podržavam da jedinice lokalne samouprave ne bi trebale imati mogućnosti za izdavati bilo kakav oblik dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na tom području. Na taj način osiguravaju se jednaki tržišni uvjeti za sve te se ukida mogućnost povlaštenog dobivanja dozvola.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirjenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

**Mario Macan**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Čazmatrans Promet d.o.o.**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. Stavak 2. BRISATI : „stajališta namjenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU. TADA TO PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         ČLANAK 47., ST.2. BRISATI „stajališta namjenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : UKRCAVANJEM PUTNIKA-KORISNIKA NA VIŠE MJESTA POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ, A POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.</p>   |
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         PRIJEDLOG OVAKVOG CLANKA JE POTPUNI PROMASAJ I ON KAO OVAKAV VODI PREMA CENTRALIZACIJI DRZAVE I VRACANJU U SOCIJALISTICKO DOBA,, TAKO DA SE IZ JEDNOG MJESTA UPRAVLJA SA SVIM; NEZNAM KO TO MOZE PODRZATI..OD TOG SMO POBJEGLI PRIJE 27 god., ALI NEKI SU OCIGLEDNO PUNO NOSTALGICNI.....<br/>         Clanak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.<br/>         Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; -</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 47. st.5. NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.<br/>         Članak 47. st.6. NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Salona**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 ..

**Primljeno na znanje**  
 .Primljeno na znanje

**Mario Žanić**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 Podržavam odredbe iz stavaka 11. i 12. članka 47. ovog zakona jer se njima sprečava mogućnost da bi zbog nedostataka i sporosti birokracije došlo do nepotrebne zapreke za poduzetnike.

**Primljeno na znanje**  
 PRIMLJENO NA ZNANJE.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Luka Đurović</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. jer će povećati transparentnost i osigurati jednake uvjete za sve na tržištu, te tako smanjiti prostor za korupciju. Svakako korak naprijed u dobrom smjeru.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Mario Hrelec</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. zakona jer se u tim mjerama ogleda reformska namjera Vlade za digitalnu transformaciju društva, a istodobno se olakšava poslovanje poduzetnicima, koji će tako gubiti manje vremena na bavljenje administracijom, a više će se moći baviti samim poslovanjem.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Tomislav Vulić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> prijedlog iz stavka 5. članka 47. će doprinjeti smanjenju korupcije odredbe iz stavaka 11. i 12. članka 47. ovog zakona će doprinjeti smanjenju bespotrebne birokracije prijedlog iz stavka 7. članka 47. podžavam jer će omogućiti lokalnoj samoupravi ubiranje određenih sredstava potrebnih za održavanje i uspostavljanje infrastrukture propisane ovim zakonom za autotaksi prijevoz.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Suzana Kirinić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike. Do sada smo svjedočili da su se lokalne autotaksi dozvole koristile kao sredstvo političkog pritiska i nagrađivanja podobnih, a nisu bile isključene ni sumnje u korupciju. Ovaj novi zakonski prijedlog staje na kraj takvim mogućnostima te predstavlja važan reformski korak.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Ivica Pakšec</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Smatram kako bi trziste autotaksi prijevoza trebalo biti liberalizirano. Zasto bi broj licenci bio ograničen?! Time se postavljaju dva problema. Prvi je taj sto ogranicavamo poduzetistvo a drugi sto namecemo da se odredjene usluge/ponuditelji moraju korisiti. To je jednako kao da se ograniči broj ducana u nekom gradu jer se "smatra" da ih je neki broj dovoljan. Vjerujem da bi i taksi trebao biti kao i druge branse. Svima jednaki uvjeti pa ce trziste/korisnici sami odluciti koga ce koristiti a koga ne. Izvrstan primjer sa velikogorickim taksijem koji je dvostruko skuplji od zagrebackih. Kada idete u zracnu luku voznja vas kosta cca 120kn a kada idete iz zracne luke 250kn, a vi nemate izbora jer mozete koristiti samo taj odredjeni (velikogoricki) taksi.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Dejan Perković</b><br/><b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike. Do sada smo svjedočili da su se lokalne autotaksi dozvole koristile kao sredstvo političkog pritiska i nagrađivanja podobnih, a nisu bile isključene ni sumnje u korupciju. Ovaj novi zakonski prijedlog staje na kraj takvim mogućnostima te predstavlja važan reformski korak.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Stjepan Lovrentjev</b><br/><b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>Podržavam prijedlog iz stavka 7. članka 47. ovog zakona jer je iznos od 10 posto prosječne mjesečne plaće na području lokalne samouprave koja izdaje dozvolu za autotaksi prijevoz razumna svota koja neće previše opteretiti poduzetnike koji žele pružati uslugu autotaksi prijevoza, a istodobno će omogućiti lokalnoj samoupravi ubiranje određenih sredstava potrebnih za održavanje i uspostavljanje infrastrukture propisane ovim zakonom za autotaksi prijevoz.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |

**Damjan Anić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, akoja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istimenije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvoprodužuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st. 5. Predlaže se mijenjati st. 5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi: - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola. Članak 47. st. 6. Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se u njima mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st. 10. Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva polokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st. 11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St. 13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Čazmatrans Vukovar d.o.o.**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : „stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU. TADA TO PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st. 5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st. 6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st. 10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St. 13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Odbijen**

NE PRIHVATA SE - I autotaksi vozila su vozila javnog prijevoza.



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Tihana Bedeković</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. jer se tako osiguravaju jednaki tržišni uvjeti za sve prijevoznike i smanjuje mogućnost korištenja dozvola kao sredstava političkog pritiska, čemu smo dosad često mogli svjedočiti.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Krešimir Rogina</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Do sada smo svjedočili da su se lokalne autotaksi dozvole koristile kao sredstvo političkog pritiska i nagrađivanja podobnih, a nisu bile isključene ni sumnje u korupciju. Ovaj novi zakonski prijedlog staje na kraj takvim mogućnostima te predstavlja važan reformski korak.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Dajana Miličić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog Zakona jer smatram da se jedino bez ograničavanja od strane lokalne samouprave mogu osigurati jednaki tržišni uvjeti za sve prijevoznike kao i transparentno poslovanje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Boris Antolović</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Duje Iliev</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam odredbu 5. iz članka 47. jer smatram da jedinice lokalne samouprave nebi smjele proizvoljno dodjeljivati dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza Također podržajem i odredbu 7. iz članka 47. jer je to razumna svota koja neće opteretiti poduzetnike</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Pavel Pražić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz čl. 47, st. 5 jer se time smanjuje mogućnost korupcije i osiguravaju se jednaki uvjeti za sve sudionike na tržištu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.<br/> Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako

ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Vladimir Badanjak**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; -

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Panturist d.d.**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
**ČLANAK 47., ST.2. BRISATI** „stajališta namjenjena za vozila javnog prijevoza i“ **RAZLOG** : UKRCAVANJEM PUTNIKA-KORISNIKA NA VIŠE MJESTA POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ, A POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU.

**Ivan Babić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene

za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Marijan Šuljić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 18. govori da nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provode inspektori cestovnog prometa te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja. S obzirom da su se inspektori cestovnog prometa u zadnjih 5 – 6 godina pojavljivali u Novalji jednom ili dva puta godišnje (i kažnjavali uglavnom legalne taksiste) ovom odredbom se ustvari traži od JLS povećanje broja komunalnih/prometnih redara. Grad Novalja od 2013.g. svake godine zapošljava dodatnih 20 komunalnih redara koji održavaju red s obzirom da Ministarstvo unutarnjih poslova ima skromno povećanje broja sezonskih policajaca. Grad Novalja ima 3663 stalna stanovnika a u špici sezone broj stanovnika sa turistima i "vikendašima" raste preko 50 000. S obzirom da ne očekujemo da će broj inspektora biti veći nego do sada, Grad Novalja mora će zaposliti dodatnih 10 do 20 komunalnih/prometnih redara samo za kontrolu autotaksi prijevoza. S obzirom da komunalni i/ili prometni redari ne mogu kontrolirati promet u pokretu kako će kontrolirati autotaksi prijevoz?

**Primljeno na znanje**

**PRIMLJENO NA ZNANJE.**

**Marijan Šuljić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

U prijedlogu novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, točnije dijelu koji se odnosi na autotaksi prijevoz i to čl. 47. st. 5. stoji da JLS ne mogu ograničiti broj dozvola za autotaksi prijevoz. Ova odredba iziskuje niz pitanja koje Vam ovim putem postavljamo a s obzirom na činjenicu da u tom slučaju iz prakse zadnjih nekoliko godina očekujemo preko 500 zahtjeva za autotaksi djelatnost: - Koliko moramo osigurati autotaksi stajališta? - Da li broj stajališta mora biti jednak broju izdanih dozvola? - Što ako broj dozvola prelazi broj ukupnih parkirališnih površina u centru Novalje? Grad Novalja ima ukupno 230 parkirališnih mjesta u centru Novalje. Nadalje, čl. 47. st. 7. govori da naknada za izdavanje dozvole ne može biti viša od jedne desetine prosječne mjesečne isplaćene neto plaće u pravnim osobama u JLS za posljednji mjesec za kojeg su objavljeni podaci, a koji prethodi podnošenju zahtjeva za izdavanje dozvole. Tko će nam dati ovaj podatak? Ako je prosječna plaća na razini prosjeka u RH npr. 6,000,00 kn, naknada za dozvolu će iznositi 600,00 kn. Da bi došli do iznosa koji sada imamo Grad Novalja trebao bi izdati 834 dozvole za autotaksi prijevoz. Ovdje bi se još trebao uzeti u obzir i trošak zapošljavanja dodatnih komunalnih/prometnih redara. Članak 47. st. 11. i 12. govore da je JLS dužna odlučiti o zahtjevu za izdavanje dozvole u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva. U slučaju ako JLS ne odluči o zahtjevu u navedenom roku, smatrati će se da je dozvola izdana prvog slijedećeg dana nakon isteka roka za donošenje odluke. U takvom slučaju dozvolu zamjenjuje zahtjev i dokaz o njegovom podnošenju JLS. Ovdje pitanje glasi: što ako osoba preda zahtjev i započne sa obavljanjem autotaksi prijevozom prije roka od 15 dana a još nije dobila rješenje o dozvoli? Može li u tom slučaju JLS odbiti zahtjev?

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Sandi Zajec</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Stavak 5. članak 47. ovog zakona snažno podržavam. Jedinice lokalne uprave i samouprave ne bi smjele imati mogućnost da odlučuju o dodjeljivanje dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Takva praksa izravno krši postulate slobodnog tržišta i dovodi do pojave političkog utjecaja u područje koje bi trebalo biti vođeno isključivo tržišnim zakonitostima. Nagrađivanje podbonih i kažnjavanje ostalih zasigurno nije pojava koju želimo u 21. stoljeću na području Republike Hrvatske. Podržavam prijedlog iz stavka 7. članka 47. ovog zakona jer je iznos od 10 posto prosječne mjesečne plaće na području lokalne samouprave koja izdaje dozvolu za autotaksi prijevoz razumna svota koja neće previše opteretiti poduzetnike koji žele pružati uslugu autotaksi prijevoza, a istodobno će omogućiti lokalnoj samoupravi ubiranje određenih sredstava potrebnih za održavanje i uspostavljanje infrastrukture propisane ovim zakonom za autotaksi prijevoz. Podržavam mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. zakona jer se u tim mjerama ogleda reformska namjera Vlade za digitalnu transformaciju društva, a istodobno se olakšava poslovanje poduzetnicima, koji će tako gubiti manje vremena na bavljenje administracijom, a više će se moći baviti samim poslovanjem. Podržavam odredbe iz stavaka 11. i 12. članka 47. ovog zakona jer se njima sprečava mogućnost da bi zbog tromosti birokracije ili pokušaja opstrukcije zakona od strane jedinice lokalne samouprave došlo do nepotrebne zapreke za poduzetnike.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Damir Lukačić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Martina Habus</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47 stavak 5 ukidanjem ograničenja broja dozvola dovest će se u pitanje osnovna egzistencija postojećih prijevoznika. Diljem europske unije u svim prijevoznickim bransama pa tako i u taksi prijevozu ograničen je broj dozvola ili linijskih prijevoza kako bi svi prijeznici mogli ispunjavati zakonske obveze koje je pred njih postavila europska unija, tj.drzava.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATLJIVO – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.</p> |
| <p><b>Maja Kurek</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Smatram kako su lokalne autotaksi dozvole potpuno nepotrebno jer predstavljaju nepotrebnu administrativnu barijeru</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Tea Dogan</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Prijedlog stavke 5. članka 47. podržavam jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti dodjeljivanja dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza. Ovom izmjenom omogućili bi se jednaki uvjeti za sve prijevoznike, što do sada nije bio slučaj.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |



### **Hrvoje obrt za prijevoz**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

### **Domagoj Ražov**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike.

### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

### **Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Emir Karabegović</b><br/><b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>članak 4 - definicija autotaksi prijevoza Aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela. Ograničenje taksi dozvola koči tržište a postoji potreba za taksijima i za jeftinijim prijevozom!!</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Matija Lovrentjev</b><br/><b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>Podržavam mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. zakona jer se u tim mjerama ogleda reformska namjera Vlade za digitalnu transformaciju društva, a istodobno se olakšava poslovanje poduzetnicima</p>                               | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |

**Siniša Škrinjar**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Mislav Haviđić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Smatram kako su lokalne autotaksi dozvole potpuno nepotrebno jer predstavljaju nepotrebnu administrativnu barijeru.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**AUTOTRANSPORT D.D.**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. Stavak 2 PRIJEDLOG - BRISATI : „stajališta namjenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU. TADA TO PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ.

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Luka Petrić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. - jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, jer se jedino na taj način omogućuju jednaki tržišni uvjeti za sve prijevoznike. Prijedlog iz stavka 7. članka 47. ovog zakona - iznos od 10% prosječne mjesečne plaće na području lokalne samouprave koja izdaje dozvolu za autotaksi prijevoz neće previše opteretiti poduzetnike koji žele pružati uslugu autotaksi prijevoza, a istodobno lokalnoj samoupravi omogućava ubiranje sredstava potrebnih za održavanje i uspostavljanje infrastrukture propisane ovim zakonom. Mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. zakona mjere su u kojima se ogleda reformska namjera Vlade za digitalnu transformaciju društva, a istodobno se olakšava poslovanje poduzetnicima što je također iskorak naprijed. Odredbe iz stavaka 11. i 12. članka 47. ovog zakona sprečavaju mogućnost da zbog tromosti birokracije ili pokušaja opstrukcije zakona od strane jedinice lokalne samouprave dolazi do nepotrebnih zapreka za poduzetnike.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Tina Kujundžić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam! Jedinice lokalne samouprave ne bi smjele samostalno dodjeljivati licencije zbog mogućeg političkog pritiska koji često vlada u tim uvjetima..</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Lucijana Marić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da same dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Ukidanjem te mogućnosti osiguravaju se jednaki uvjeti za sve prijevoznike.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |

**Jasmin Karajić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, akoja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istimenije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvoprodužuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st. 5. Predlaže se mijenjati st. 5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi: - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola. Članak 47. st. 6. Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se u njima mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st. 10. Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva polokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st. 11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St. 13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Čazmatrans d.o.o.**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI : „stajališta namjenjena za vozila javnog prijevoza i“ RAZLOG : AKO SE UKRCAVAJU PUTNICI NA VIŠE MJESTA – POPRIMA OBLIK JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA I TIME POSTAJE NELOJALNA KONKURENCIJA JAVNOM LINIJSKOM PRIJEVOZU. TADA TO PRESTAJE BITI TAKSI PRIJEVOZ.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st. 5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st. 6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st. 10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St. 13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - I autotaksi vozilo je vozilo javnog prijevoza.

**Davor Tremac**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike. Do sada smo svjedočili da su se lokalne autotaksi dozvole koristile kao sredstvo političkog pritiska i nagrađivanja podobnih. Ovaj novi zakonski prijedlog staje na kraj takvim mogućnostima te predstavlja važan reformski korak. Podržavam mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. zakona jer se u tim mjerama ogleđa reformska namjera Vlade za digitalnu transformaciju društva, a istodobno se olakšava poslovanje poduzetnicima, koji će tako gubiti manje vremena na bavljenje administracijom, a više će se moći baviti samim poslovanjem. Podržavam odredbe iz stavaka 11. i 12. članka 47. ovog zakona jer se njima sprečava mogućnost da bi zbog tromosti birokracije ili pokušaja opstrukcije zakona od strane jedinice lokalne samouprave došlo do nepotrebne zapreke za poduzetnike.

**Ankica Stanković**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Udruga vg taxi**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave

samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinice lokalne samouprave određuju broj dozvola na svome području uzimajući u obzir sljedeće kriterije; 1. Koeficijent prisutnosti zračne/trajektne luke (kp1): - Jedinica lokalne samouprave sa zračnom lukom ili zračnom i trajektnom lukom - 1.1, - Jedinica lokalne samouprave u kojoj se nalazi samo trajektna luka - 1.05, - Jedinica lokalne samouprave bez zračne i trajektne luke - 1.0. 2. Koeficijent relativnog omjera broja stanovnika i ostvarenih noćenja (kp2) Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. predlaže se brisati i st.11. i 12. iz istih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencijske za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijskom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licencijsku? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Đuro Lubura**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Pozdravljam liberalizaciju tržišta autotaksi prijevoza. Samo liberalizirano tržište u kojem svatko bez nerealnih i nepotrebnih prepreka može početi obavljati poduzetničku djelatnost dovodi do zadovoljavajuće razine tržišnog natjecanja, a tržišno natjecanje uvijek dovodi do većih ulaganja i zapošljavanja, kvalitetnijih usluga i nižih cijena za krajnje korisnike.

#### **Toni Stanković**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licencijsku. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencijske i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne

#### **Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencijske djelatnosti.

samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

## Davor Lončarić

### Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne

## Djelomično prihvaćen

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Zoran Lovrenović**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinica lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i

16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Predrag Lazić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Petar MAGzan**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a

ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na

uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Mario Oremuš**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti

kao i prethodno.

#### **Mate Miloloža**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bila kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Boris Oreški**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11.

i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Božidar Oštarčević**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Sanja Hrستیć**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 Slažem se s stavkom 5 čl. 47 jer smatram da se dosad to koristilo u političke svrhe i ograničavao se rad poduzetnicima

**Primljeno na znanje**  
 PRIMLJENO NA ZNANJE

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Matea Posavčević</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike te smanjiti mogućnost povlaštenog izdavanja dozvola kojima smo do sada bili svjedoci.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE</p>  |
| <p><b>Matea Sučić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> stavak 5. je izrazito bitan za mijenjanje trenutnog stanja na tržištu i po mom mišljenju je jedna vrlo pozitivna promjena u smislu izjednačavanja uvjeta za sve prijevoznike.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE</p>  |
| <p><b>Davor Matić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.<br/> Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.<br/> Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |



dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **David Marinčić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna

poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a

prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Margareta Klinčić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Pozdravam stavak 7. ovog članka - smatram da je ovako definiran iznos svota koja relativno neće previše opteretiti poduzetnike, a istodobno će jedinicama lokalne samouprave omogućiti ubiranje sredstava potrebnih za izgradnju i održavanje infrastrukture koju autotaksi prijevoznici koriste. Isto tako, apsolutno podržavam stavak 8. te stavak 9. ovog članka jer mogućnost podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole te prilaganja dokaza u elektronskom obliku vodi ka modernizaciji i digitalizaciji društva.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**Krešimir Maraković**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i

16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Ane Šimunović**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Ante Meštrović**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Člankom 18. i 19. Zakona o lokalnoj i regionalnoj samoupravi propisano je da općine i gradovi u svom samoupravnom djelokrugu imaju pravo uređenja prometa na svom području. Ovakva odredba je logična imajući u vidu da jedinica lokalne samouprave najbolje poznaje stanje prometa i prometne infrastrukture na svome području te koliko ta infrastruktura može podnijeti opterećenja. Zato je u potpunosti nejasno iz kojeg razloga se u prijedlogu zakona upušta u zabranu jedinici lokalne samouprave da uređuje promet na svome području. Naime, odredbom članka 47.5. propisuju se da

#### **Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

jedinica lokalne samouprave nema pravo ograničiti broj dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na području te lokalne samouprave. Potpuno je jasno da se ovakvom odredbom otvara prostor za uvođenje prometnih kolapsa na područja jedinica lokalnih samouprava, posebice na područja manjih otočnih i priobalnih lokalnih samouprava, imajući u vidu da u jeku turističke sezone te jedinice lokalne samouprave vrve od prometnih gužva, a na ovaj način se otvara mogućnost da te gužve postanu nerješive. Samo propisivanje zabrane u prijedlogu Zakonu je nomotehnički promašaj bez presedana te se nemoguće sjetiti zakona koji propisuje zabranu u ovakvom smislu, a pogotovo u području koji je eksplicite drugim zakonom stavljen u samoupravni djelokrug jedinica lokalne samouprave. Ovakvom odredbom dovodi se do zakonodavne centralizacije u smislu da najviše zakonodavno tijelo odlučuje o uređenju prometa na mikrolokacijama jedinica lokalne samouprave što je u potpunosti nelogično. Dodatno se želi ukazati na još neke nomotehničke i logičke pogreške u članku 47. Zakona. Člankom 47.6. određuje se da jedinica lokalne samouprave može donijeti propis kojim se određuje visina naknade za izdavanje dozvola, dok se člankom 47.7. propisuje da visina naknade za izdavanje dozvola ne može biti veća od desetine prosječne isplaćene neto plaće u pravnim osobama na području jedinice lokalne samouprave. Treba reći da bi za prilagodbu članku 47.7. trebao postojati službeni izračun neto plaće u području pojedine jedinice lokalne samouprave. Logikom stvari takav izračun bi trebao načiniti Hrvatski zavod za statistiku. Međutim, takav izračun se ne radi odnosno službeni podaci ne postoje te Zakon veže visinu naknade za izdavanje kategorije uz institut koji ne postoji, odnosno službeno se ne izračunava. Nepoznato je na koji način se misli da jedinica lokalne samouprave odredi ovakve podatke kad se službeni izračuni ne rade. Jedino ako se ne misli da će jedinice lokalne samouprave plaćati da im se takvi podaci izračunaju za potrebe autotaksi prijevoza što je potpuno nerealno. Za zaključiti je da se ovakvom odredbom želi odvratiti jedinice lokalne samouprave od uopće određivanja cijene za izdavanje dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza. Ovo se na prvu s pozicije gospodarstvenika čini dobrim s obzirom da se smanjuje trošak međutim jedinici lokalne samouprave se iz blagajne pokušava izbiti veliki novac što u svijetlu smanjenja prihoda jedinica lokalne samouprave sigurno njima ne ide u korist. Nadalje, čak i kada bi se uspjela službeno izračunati desetina prosječne neto plaće u jedinici lokalne samouprave zaboravlja se da je isto varijabilna kategorija koja na mjesečnoj bazi može rasti ili padati. S obzirom da to zakonodavac nije predvidio te nije predviđena mogućnost intervencije u dozvolu nije poznato na koji način je zamišljeno da se, u slučaju promjene iznosa prosječne neto plaće, promijeni i visina iznosa za izdavanje dozvole, imajući u vidu da svaka promjena može ići na štetu ili gospodarstvenika ili jedinice lokalne samouprave. Nadalje, pokazujemo nelogičnosti odredaba članka 47.11. i 47.12. koji se odnose na upravni postupak izdavanja dozvole. Člankom 47.11. propisuje se da jedinica lokalne samouprave mora u roku od 15 dana odlučiti o zahtjevu za izdavanje dozvole za autotaksi prijevoz. Nejasno je po čemu je postupak za izdavanje autotaksi dozvole bitniji od svih drugih upravnih postupaka u kojima je sukladno članku 101. Zakona o općem upravnom postupku propisan rok od 30 dana za rješavanje. Predmetno je još naglašenije kada se uzme u obzir članak 3.1. Zakona o općem upravnom postupku koji propisuje da je pojedina pitanja

moguće drugim zakonom odrediti drugačije ako je to nužno za postupanje u pojedinim upravnim područjima. Takva se nužnost u prijedlogu Zakonu nigdje ne spominje niti očituje. Nadalje člankom 47.12. propisano je da ako se u roku od 15 dana ne odluči po zahtjevu za izdavanje dozvole da se smatra da je ona izdana i kao dokaz tome služi zahtjev i dokaz o njegovom podnošenju jedinici lokalne samouprave. Ovakvo uređenje je apsurdno, opet se izmišlja institut a sve je već uređeno i instituti već postoje. Naime člankom 102. Zakona o općem upravnom postupku da se predmijeva da je zahtjev usvojen ako se po njemu ne odluči u propisanom roku, a dokaz o tome predstavlja rješenje koje je upravno tijelo dužno izdati na zahtjev stranke u roku 8 dana od kada on to zatraži. Nevjerojatno je s kojom lakoćom uvodi novi instituti koji su besmisleni i neodređeni. Npr. koji su to dokazi kojima će se dokazati da je zahtjev predan jedinici lokalne samouprave i koliko su oni vjerodostojni? Nadalje, opet se vraćamo na članak 3.1. Zakona o općem upravnom postupku koji dodatno kaže da se pojedino pitanje upravnog postupka drugim zakonom može drugačije urediti ako to nije protivno temeljnim odredbama zakona. Predloženo uređenje je protivno temeljnoj odredbi iz članka 8. Zakona o općem upravnom postupku, Načelu traženja materijalne istine, čija je svrha da se utvrde svi relevantni podaci za rješavanje upravne stvari, a što u predloženoj odredbi nije slučaj. Dodatno, imajuću u vidu da žalba na odluku upravnog tijela odgađa izvršenje iste, u skladu s ovim odredbama, događa se sljedeće situacija: netko podnese Zahtjev za izdavanje dozvole, isti bude odbijen i podnositelj uloži žalbu koja odgađa izvršenje rješenja. Ista se rješava pred Povjerenstvom za žalbe Ministarstva koje se ovim Zakonom osniva (ali naravno da i tu postoji pogreška jer se u članku 105. Zakona ne navodi da povjerenstvo rješava po ovim žalbama iako to stoji u članku 47.16.) i ne propisuje se rok u kojem mora biti riješena. U međuvremenu podnositelj uredno može obavljati autotaksi prijevoz na temelju zahtjeva i dokaza da je isti podnio jedinici lokalne samouprave. Postavlja se pitanje ako je uopće pri izradi ovog prijedloga Zakona konzultirano Ministarstvo uprave da bi dalo svoje mišljenje na usklađenost upravnog postupka za odredbama Zakona o općem upravnom postupku. S obzirom da nije priložena Izjava o usklađenosti nacрта prijedloga zakona sa Zakonom o općem upravnom postupku, postoji velika sumnja u navedeno. Daljnje nelogičnosti proizlaze iz članka 47.8. i 48. Zakona. Člankom 47.8. je propisano da podnositelj zahtjeva treba priložiti važeću licencu za obavljanje autotaksi prijevoza kao prilog zahtjevu za izdavanje dozvole. Međutim, člankom 48. je propisano da će autotaksi prijevoznik može dobiti dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza na području više jedinica lokalne samouprave ako raspolaže s prijevoznim i kadrovskim kapacitetima. Sada se postavlja više pitanja: 1. Kako jedinica lokalne samouprave zna da autotaksi prijevoznik ima dozvolu u drugoj jedinici lokalne samouprave; 2) Na koji način se određuje dostatnost kadrovskih i prijevoznih kapaciteta; 3) Kako će jedinica uopće ocjenjivati dostatnost kadrovskih i prijevoznih kapaciteta ako predlagatelj uopće nije dužan dostavljati te podatke jedinici lokalne samouprave sukladno članku 47.8. Zakona. Iz ovoga se vidi da Zakon stvara više pitanja nego što ih rješava. Kratko se analiziraju odredbe članaka 47.14. i 47.15. koje su potpuno zalutale u ovaj Zakon. Naime, odredba članka 47.14. o tome da dozvola nije prenosiva je logički pogrešna u ovakvom Zakonu s obzirom da po prijedlogu svatko može dobiti dozvolu te



da njihov broj nije ograničen, pa s obzirom na to nejasno je tko bi prenosio dozvolu ako može jednostavno dobiti novu. Također, člankom 47.15. se spominje obnova dozvole što je također logički pogrešna odredba iz razloga što ne postoji razlog za obnavljanje dozvole, niti je način obnavljanja propisan, jer kao i gore jednostavno se može dobiti nova dozvola. Ovakve odredbe pokazuju da je ovaj prijedlog zakona rađen tako da se logički ne zaokružuje u jednu smislenu cjelinu. Nadalje sporna je odredba članka 47.18. i 47.19. po kojoj komunalni redari imaju ovlasti cestovnih inspektora iz zakona kojim se uređuje cestovna inspekcija. Taj zakon je Zakon o inspekciji cestovnog prometa i cesta te su u njemu, osim ovlasti, propisani i uvjeti koje osobe trebaju ispuniti da bi postali cestovni inspektori. Ključne među njima su odredbe o obrazovanju. Takve uvjete komunalni redari ne moraju ispunjavati te je nejasno na koji će način komunalni redari procjenjivati situacije koje zahtijevaju stručnu naobrazbu u području cestovnog prometa. Zaključno, normiranje cijele djelatnosti autotaksi prijevoza u jednom članku s 19. stavaka je nomotehnički, strukturno i logički promašeno. Članak nema logički slijed, odredbe su nabacane bez ikakvog reda te se izmišljaju instituti dok se postojeći zanemaruju.

#### **Maro Bratoš**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Filip Tremac</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Smatram da bi se dozvole za obavljanje usluge autotaksi prijevoza trebale dodijeljivati na razini države, a ne na razini lokalne samouprave čime bi se uvela veća transparentnost te smanjila mogućnost pogodovanja podobnim poduzetnicima. Mislim da prijedlog iz stavka 5. članka 47. pomaze liberalizaciji tržišta te većoj transparentnosti za sve tržišne natjecatelje. Stavci 11. i 12. članka 47. trebali bi olakšati poslovanje poduzetnicima te spriječiti nepotrebne birokratske zapreke do kojih može doći nepotrebnim mijesanjem lokalne samouprave</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno - Izdavanje dozvola na razini države nije moguće jer bi se u tom slučaju izgubio smisao licencija, odnosno dozvola bi postala snažniji dokument od licencije, ili barem jednakosnažan .</p>  |
| <p><b>Ivan Starčević</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Tržište se mora liberalizirati , navike ljudi se mijenjaju a tako i potreba za više taksija pa ne vidim zašto ograničavati , niti jedna djelatnost nije ograničena neznam zašto bi broj taksija trebao biti.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Mario Jošt</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

(Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Cvetko Risteski**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

- cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to nije transparentno i postoji mogućnost manipulacije - aplikacija kao sredstvo izračuna cijene za taksi ne postoji nigdje ni svijetu, ni u Europi; svugdje je jedino legitimno sredstvo izračuna naplate TAKSIMETAR jer njega provjeravaju državna tijela - koji je to "drugi odgovarajući uređaj" za određivanje cijene taksija ako nije taksimetar? Hrvatska je jedina zemlja koja misli da je taksimetar nebitan - ako se makne taksimetar u taksiju, je li sljedeće da nam u dućanima "od oka" važu koliko kg jabuka imamo? - dokazano je da taksimetar određuje cijenu 20 puta točnije nego aplikacije - Uberova aplikacija je imala u sebi tajni sustav za špijuniranje korisnika.. Greyball.. provjerite.. - aplikacije ovise o GPS-u... a koliko puta GPS radi loše? Koliko će se trebat platiti taksi zbog pogreške GPS-a? - aplikacije određuju cijenu... zamisli jednom u dućanu aplikacija odredi da kruh košta 5 kuna, a drugi put da košta 55 kuna. Nema smisla, aplikacije su loša stvar

**Ozren Jelenek**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu

**Djelomično prihvaćen**

Odbijeno -uz taksimetar priznaje se kao medij izračuna prijednog puta i cijene prijevoza i elektronička aplikacija. Prihvaćeno- određivanje "drugi odgovarajući uređaj" je izbrisano iz Zakona.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ivan Vidas</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja?</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.</p>  |
| <p><b>Ivana Šore</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. Podržavam odredbe iz stavaka 11. i 12. članka 47. ovog zakona</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Mirko Jelačić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih</p>           | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencijske i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencijske automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencijske za obavljanje



autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Dragan Janjić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinica lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola.

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Serđo Sirišević**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 podržajem članak 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Također podržavam mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. zakona jer se u tim mjerama ogleda reformska namjera Vlade za digitalnu transformaciju društva, a istodobno se olakšava poslovanje poduzetnicima, koji će tako gubiti manje vremena na bavljenje administracijom, a više će se moći baviti samim poslovanjem.

**Mladen Janković**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

**Primljeno na znanje**  
 PRIMLJENO NA ZNANJE.

**Djelomično prihvaćen**  
 Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene

za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Etjen Hrenović**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da

ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Alen Jagunec**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Mia Štajer**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Ne vidim zašto bi autotaksi prijevoz bio pošteđen uvođenja konkurencije, koja se javlja na svim tržištima, u svim gospodarskim granama. Korisnicima usluga na ovaj se način nudi mogućnost odabira one usluge koja financijski odgovara njihovom budžetu, kao što je i ispravno. Osim toga, zakon ponude i potražnje je jasan. U Hrvatskoj kao turističkoj zemlji to znači porast potražnje u ljetnim mjesecima, u svim segmentima, pa tako i taksi prijevozu.

**Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ivana Lončar Sirišević</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržajem 47. članak ovog zakona jer lokalne samouprave nebi smijele imati mogućnosti da se proizvoljno dodjeljuju dozvole. Do sad su se dozvole koristile kao sredstvo političkog pritiska. Slažem se i s 11. i 12. odredbom ovog članka jer se njima sprečava mogućnost da bi zbog tromosti birokracije ili došlo do nepotrebne zapreke za poduzetnike.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> <b>PRIMLJENO NA ZNANJE.</b></p>   |
| <p><b>Zlatko Kovačević</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |



dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Vladimir Krpić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa

čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim

drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Tomislav Kukec**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Nenad Kosić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave

broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom

narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Damir Latin**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne

ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Mario Katić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Vlado Koren**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog

da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko

zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Adil Karić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Snježana Marić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         Slazem se s ukidanjem ograničenog broja autotaksi dozvola jer se time osiguravaju jednaki trzisni uvjeti za sve ,cime dobivamo i veci broj radnih mjesta,te se ukida mogucnost povlastenog dobivanja dozvola,sto otvara put i novim poduzeticima.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Mile Kampić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>         Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.<br/>         Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIMJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Jura Kamenski**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 Smatram da jedinice lokalne samouprave i regionalne samouprave imaju previše moći i utjecaja na obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Izjednačavanje uvjeta za sve igra važnu ulogu u osnaživanju poduzetništva. U potpunosti se zalažem za digitalizaciju, te pozdravljam odredbe iz stavaka 11. i 12. koje nude određenu dozu kontrole i brzine u procesu izdavanja dozvola.

**Primljeno na znanje**  
 PRIMLJENO NA ZNANJE

**Christian Obadić**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 Podržavam prijedloge iz stavaka 5 i 7. Ove odredbe su sjajan korak prema liberalizaciji tržišta, što ima pozitivan utjecaj na kvalitetu usluge.

**Primljeno na znanje**  
 PRIMLJENO NA ZNANJE.

**Teo Ciprijan**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast

**Djelomično prihvaćen**  
 Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo

jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

|  |   |
|--|---|
| <p>Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.</p> |   |
| <p><b>Vedran Frajsberger</b><br/><b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>Članak 47. Taksi tržište treba biti liberalizirano i da ne postoji ograničenje dozvola</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Tomislav Lukačević</b><br/><b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>Smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području jer jedino tako možemo osigurati jednake uvjete za sve. Podržavam prijedlog iz stavka 7. članka 47. ovog zakona jer taj iznos je razumna svota za poduzetnike koji se žele baviti uslugama autotaksi prijevoza</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Valentina Kranjčina</b><br/><b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. jer će povećati transparentnost i osigurati jednake uvjete za sve na tržištu, te tako smanjiti prostor za korupciju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Željko Dir</b><br/><b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/>Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a</p> |



ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na

uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Tomislav Lazarić**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman

##### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti

|   |  |
|---|--|
| kao i prethodno.  |  |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predložimo brisati. •</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p>  |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. St.13 i 14. Predložimo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti).</p>  |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika.</p>   |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza.</p>   |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika,</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Meho Harambašić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135.

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE

Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave

PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Darko Fiolić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski



izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

### Vinko Ćorić

#### Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne

### Djelomično prihvaćen

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Marija Brkić**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 Obzirom da je na tržištu dokazana velika potražnja za taksi prijevozom ono bi trebalo biti liberalizirano i ne uvjetovano brojem dozvola za obavljanje djelatnosti. Liberalizacijom možemo utjecati na smanjenje cijena i jeftinije taksi usluge.

**Primljeno na znanje**  
 PRIMLJENO NA ZNANJE.

**DENIS VRESK**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 nigdje u svijetu se ne ograničavaju taksiji zamisli da je broj frizera ograničen.. i sad moraš dobit dozvolu da budeš frizer.. toga ni u Sjevernoj Koreji nema?!

**Primljeno na znanje**  
 PRIMLJENO NA ZNANJE.

**Željko Franić**  
**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
 Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135.

**Djelomično prihvaćen**  
 Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE

Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave

PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Dragutin Berdik**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski

izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Juraj Horvat**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Ivica Hlačić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje

sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije

licencije djelatnosti.



|  |   |
|--|---|
| <p>moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.</p> |   |
| <p><b>Srećko Huđ</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Taksi tržište treba biti liberalizirano i da ne postoji ograničenje broja dozvola, ograničenje taksi dozvola kočijama i za prijevozom. Liberalizacija će neupitno dovesti do jeftinijeg taksija kao i u svim ostalim djelatnostima u kojima postoji konkurencija. Nigdje u svijetu se ne ograničava broj taksija, jer se time štite pojedinci koji drže visoke cijene, treba postojati slobodna tržišna utakmica bez ograničavajućih faktora.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Filip Šturman</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Minimalna birokracija i maksimalna digitalizacija su ispravan put ekonomskom rastu. Zbog toga smatram kako lokalne jedinice samouprave ne bi trebale imati mogućnost proizvoljnog dodjeljivanja dozvola za autotaksi prijevoz jer to stvara prostor za pogodovanje i zatvoreno tržište koje ne može podnijeti potražnju (posebno tijekom sezone) i drži cijene umjetno visokima, kao što je to sada slučaj.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |
| <p><b>Iva Ivanković</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Dvostruko licenciranje guši ekonomiju i zapošljavanje nezaposlenih. Vjerujem da ovdje ima još prostora za smanjenje administrativnih opterećenja.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE,</p> |
| <p><b>Tomislav Opić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Liberalizacija tržišta ovisi o najkvalitetnijem omjeru ponude i potražnje za navedenim uslugama, tako da ograničenje dozvola vodi do viših cijena, nekvalitetne usluge, slabu konkurentnost i u konačnici dovodi do nezadovoljnog krajnjeg korisnika. Liberalizacija tržišta je jedino rješenje!</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p> |

**Sanjin Jadreško****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

□ Članak 47– regulacija autotaksi prijevoza – ne smije na ovaj način dozvoliti otvaranje taksi usluga. Njime se omogućava ne samo dolazak neograničenom broju novih autotaksi prijevoznika na relativno malo tržište, nego se i postojećim i novim autotaksi prijevoznicima iz cijele Hrvatske omogućava da zatraže dozvolu u svim drugim JLS i po potrebi (ljeti, za vrijeme održavanja manifestacija i sl.) dođu na bilo koje područje i rade kao lokalni autotaksi prijevoznici. Oni niti ne poznaju grad, niti se mogu kontrolirati visine cijena, niti se mogu uključiti u participiranje za troškove telefona na taksi stajalištima, i sl. Iako je u obrazloženju prijedloga Zakona navedeno da će liberalizacijom tržišta autotaksi usluga u Hrvatskoj otvoriti nova radna mjesta, to nije točno, jer će dio radnika kod postojećih taksista prijeći u samostalno obavljanje djelatnosti a za nove radnike neće biti potrebe, dok dio koji radi preko UBER-a ili sličnih aplikacija neće pod tim uvjetima moći podnijeti teret troškova za poreze, doprinose i ostale obveze i troškove, nego će i nadalje raditi na crno. Ukoliko se u početku odluče za legalno obavljanje djelatnosti, to će u skoroj budućnosti uzrokovati niz stečaja i zatvaranja obrata i trgovačkih društava (i postojećih i novih) zbog dugovanja koja se neće moći podmiriti. Smatramo da će predloženim načinom biti uzrokovano više socijalnih problema nego što će biti riješeno. Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. St.13 i 14. Predlažem da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta.

**Dejan Jelčić****Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam odredbe iz stavaka 11. i 12. članka 47. ovog zakona jer se njima sprečava mogućnost da bi zbog tromosti birokracije ili pokušaja opstrukcije zakona od strane jedinice lokalne samouprave došlo do nepotrebne zapreke za poduzetnike.

**Odbijen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti).

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Domagoj Rast</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam prijedlog iz stavka 7. članka 47. ovog zakona jer je iznos od 10 posto prosječne mjesečne plaće na području lokalne samouprave koja izdaje dozvolu za autotaksi prijevoz razumna svota koja neće previše opteretiti poduzetnike koji žele pružati uslugu autotaksi prijevoza, a istodobno će omogućiti lokalnoj samoupravi ubiranje određenih sredstava potrebnih za održavanje i uspostavljanje infrastrukture propisane ovim zakonom za autotaksi prijevoz.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Tomislav Ratković</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Tržište treba liberalizirati kako bi dobili što kvalitetniju uslugu u gradu, jeftinije cijene i naravno više zaposlenih. Na takav način svi koji žele raditi će si i zaraditi na kraju krajeva najviše s time dobivaju krajnji korisnici. Na trenutačan način koče se određene tvrtke, potencijalne nove tvrtke koje bi napravile određena ulaganja te i time pomogli i državi. Na ovaj način se također ograničava konkurentnost što nije dobro za cjelokupno tržište.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Slaven</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Konačno omogućiti neograničen broj dozvola što će rezultirati brojnim benefitima, ne samo za poslodavce, već i za krajnje korisnike!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Alan Hinić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |

samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Željko Krznarić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku iz stavka 9. članka 47. zakona jer se u tim mjerama ogleda reformska namjera Vlade za digitalnu transformaciju društva, a istodobno se olakšava poslovanje poduzetnicima, koji će tako gubiti manje vremena na bavljenje administracijom, a više će se moći baviti samim poslovanjem.

**ANDELKA PILKO**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. Nacrtom se oduzima ovlasti jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **ANĐELKA PILKO**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5

#### **Nedeljko Prelog**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. koji će smanjiti korupciju koja nanosi ogromne troškove našoj državi

#### **Željko Gojavić**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju

#### **Odbijen**

NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

#### **Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište

autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva

autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Eduard Čokljat**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad

Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Nikola Dančulović**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

(maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Veljko Grujić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku

utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo

izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Branko Buljan**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Mario Brozinčević**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo

jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Branko Crnogorac**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu

dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Marija Hasanović**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Čl. 47. - definicija autotaksi prijevoza Taxi se ne ograničava nigdje u svijetu, pa tako nebi trebao niti kod nas.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola. Članak 47. st.6. Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16.- St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Snježana Špernoga**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Podržavam prijedlog iz stavka 5. članka 47. ovog zakona, jer smatram da jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike. Podržavam prijedlog iz stavka 7. članka 47. ovog zakona, jer je iznos od 10 posto prosječne mjesečne plaće na području lokalne samouprave koja izdaje dozvolu za autotaksi prijevoz razumna svota koja neće previše opteretiti poduzetnike koji žele pružati uslugu autotaksi prijevoza, a istodobno će omogućiti lokalnoj samoupravi ubiranje određenih sredstava potrebnih za održavanje i uspostavljanje infrastrukture propisane ovim zakonom za autotaksi prijevoz.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |
| <p><b>Dario Perak</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47 Cijenu autotaksi prijevoza ne može određivati aplikacija jer to nije transparentno i postoji mogućnost manipulacije.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Danijel Ferencić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47 - definicija autotaksi prijevoza Ograničenje taxi dozvola koči tržište ,a postoji potreba za taksijima i za prijevozom!</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Antonio Kevo</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47.- definicija autotaksi prijevoza zamisli da je broj frizera ograničen.. i sad moraš dobit dozvolu da budeš frizer.. toga ni u Sjevernoj Koreji nema?!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Marko Đurin</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Definitivno za liberalizaciju taksi tržišta i veći broj dozvola.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Matea Kuzmić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. Nigdje u svijetu se ne ograničavaju taksiji!</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> • Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.</p> |
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem</p>   |

samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i

broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Martina Filipović**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



**Kristina Filipović**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Goran Brlečić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju

infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može

pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Marijan Krajnović**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Tanja Krajnović**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Emanuela Liko**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

• Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Jozo Kovačević**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

•Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikim brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. • • Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

**Miroslav Andabaka**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. St.13 i 14. – rok važenja dozvole NE PRIHVATA SE – neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se

infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: anarhija na prometnice, manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može

usklađio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Mladen Petroci**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

Jadranko Pavlić

Djelomično prihvaćen

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

doneše Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Marko Pavlović**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu

dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Ivan Ivanković**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Jedinice lokalne samouprave ne bi smjele imati mogućnosti da proizvoljno dodjeljuju dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Jedino na taj način može se osigurati jednake tržišne uvjete za sve prijevoznike. Također, podržavam mogućnost predaje zahtjeva za dozvolu jedinici lokalne samouprave iz stavka 8. te predaju potrebnih dokaza u digitalnom obliku jer se s time potice digitalizacija društva te se procesi ubrzavaju.

**Jozo Perković**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi

**Prihvaćen**

PRIHVAĆENO - broj dozvola nije ograničen.

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Vid Paradžik**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem

samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i

broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Petra Andabaka**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: anarhija na prometnice, manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje

autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Uber Croatia d.o.o.**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Uber smatra kako je uvođenje sustava dvostrukog licenciranja nepotrebno, pogotovo obzirom na činjenicu da su jedinice lokalne samouprave dužne izdati dozvolu svakom imatelju licence na državnoj razini. Lokalne dozvole predstavljaju uvođenje nepotrebne administrativne barijere, stvaraju neizravni trošak poduzetnicima koji tijekom roka za izdavanje neće moći obavljati uslugu prijevoza, a morat će osigurati vozilo i vozača te predstavljaju uvođenje parafiskalnog nameta. Stoga zahtijevamo brisanje lokalnih dozvola iz zakona te predlaže da se spomenuti članak uredi kako slijedi: (1) Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu se obavlja na temelju licencije za autotaksi prijevoz putnika. (2) Pravne i fizičke osobe-obrtnici koji obavljaju autotaksi prijevoz mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta te posebno obilježene prometne trake koje daju prednost kretanja. (3) Nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provode inspektori cestovnog prometa te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja. (4) U obavljanju nadzora iz stavka 3. ovoga članka, komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave imaju ovlasti inspektora cestovnog prometa propisane zakonom kojim se uređuju ustroj i ovlasti inspekcije cestovnog prometa.

#### **Siniša Pincetić**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinica lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se

#### **Djelomično prihvaćen**

Djelomično prihvaćeno - Ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). Ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

#### **Odbijen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da

ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **EKO TAXI**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

- Čl. 47. St. 5. – Prijedlog: o Brisati cijeli tekst stavka o Dodati tekst „Jedinica lokalne samouprave mora izdati broj autotaksi dozvola najmanje u omjeru 1:400 stanovnika, a na temelju stručne studije pojedina lokalna samouprava broj izdanih dozvola može i povećati.“ □ Ovaj omjer već sam po sebi predstavlja veliku, gotovo potpunu, liberalizaciju budući da bi se njime broj taksi dozvola u Hrvatskoj povećao za 3 puta (s cca 2.500 na cca 10.000). Istovremeno, omogućio bi kontrolu i spriječio bi anarhiju odnosno neloyalnu konkurenciju kojoj je ova djelatnost sklona. Ovim limitom utjecati će se na to da se autotaksi djelatnošću bave subjekti koji se u tom poslu namjeravaju specijalizirati te će se osigurati visoki nivo kvalitete usluge.

#### **Kristijan Rebac**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman

#### **Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE - ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguravanja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti

kao i prethodno.

### **Željko Raljević**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bila kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni

### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti.

Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Branko Ramić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVACA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVACA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVACA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVACA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11.

i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Danijel Popек**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zapešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave , odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **Marijo Gvozdenica**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi

poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a

zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno. Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.“ PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.

#### **Zorka Andabaka**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinica lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: anarhija na prometnice, manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima.

Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu

dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno. Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.“ PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.

#### **Stjepan Protković**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

**Tomislav Raić**

**Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**  
Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne

**Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. – nemogućnost ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz NE PRIHVATA SE – ograničavanjem



samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša. Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i

broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. – propis o autotaksi stajalištima NE PRIHVATA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza. Članak 47. st.10. – način dodjele dozvola DJELOMIČNO SE PRIHVATA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. – obnova dozvole NE PRIHVATA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

#### **ANDREA MATELJAN**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Zbog specifičnosti taksi prijevoza bilo bi nužno da s obzirom da jedinice lokalne samouprave odnosno grad Zagreb izdaju rješenja o licenci da iste imaju uvjet o određivanju optimalnog broja dozvola na svojem području. Naime, smatram da potpuna liberalizacija može u određenim mjestima (naročito turističkim središtima) u odnosu na postojeću infrastrukturu donijeti samo veći kaos na prometnicama. Stoga predlažem da se u prijedlog Zakona uvrsti odredba o tome da će jedinice lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb odlučiti (temeljem dosadašnje prakse) o optimalnom broju licenci za obavljanje autotaksi prijevoz putnika te će se pravovremeno raspisivati javni natječaji s svim potrebnim kriterijima za dobivanje istih.

#### **Damir Popadić**

##### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinicama lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove

#### **Odbijen**

NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. Članak 47. st.6. NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47.

unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: - anarhija na prometnice, - manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, - ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48

st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVATĀ – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVATĀ SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“.

**PRIJEDLOG** Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? **PRIJEDLOG** Isti kao i prethodno.

#### **Ante Mazarekić**

#### **Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.**

Članak 47. st.5. propisuje: - „Jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj dozvola. „ PRIMJEDBA Nacrtom se oduzima ovlast jedinica lokalne i regionalne samouprave da reguliraju autotaksi prijevoz na svom području. Zadržavanje dozvola je samo kozmetičko, dok se supstancijalno jedinice lokalne i regionalne samouprave prisiljava izdavanje dozvola svakome tko ima licenciju. Isto je u suprotnosti s načelom supsidijarnosti iz članak 135. Ustava po kojem jedinice lokalne samouprave obavljaju poslove iz lokalnog djelokruga kojima se neposredno ostvaruju potrebe građana, a osobito poslove unapređenja prirodnog okoliša, promet i prometnu infrastrukturu. Prilikom dodjeljivanja tih poslova prednost će imati ona tijela koja su najbliža građanima. S obzirom da jedinice lokalne i regionalne samouprave u skladu s čl.47.st.5. Nacrta ne mogu ograničiti broj dozvola, one su utoliko onemogućene u poslovima iz svog djelokruga, osobito prometa i unapređenja okoliša.

Neomogućavanjem ograničenja broja dozvola unosi se: anarhija na prometnice, manja turistička mjesta izlaže prometnom kolapsu tijekom turističke sezone, ugrožava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu zbog velikog broja autotaksi prijevoznika koji ne poznaju lokalne prometnice. Kako će se utvrditi koje tijelo je nadležno za izdavanje dozvole ako se kaže nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave sa područja kojeg se autotaksi prijevoz obavlja kad nema nikakvih ograničenja? Osim navedenog za pretpostaviti je da će svi autotaksi prijevoznici iz Zagreba tražiti izdavanje dozvole u Velikoj Gorici zbog zračne luke, te dozvolu grada Samobora, Zaprešića, Dugog Sela, a onda možda i Dubrovnika, Splita, Zadra ili nekog drugog grada za kojeg pretpostavljaju da će im biti zanimljiv. Ako uzmemo u obzir da sada u Zagrebu radi oko 1400 autotaksi prijevoznika koji po sada važećim propisima posjeduju licencije i dozvole, te da posao nelegalno obavlja 2000-3000 Uberovih vozača, to bi značilo jedan ogroman dodatni posao za sve navedene jedinice lokalne

#### **Djelomično prihvaćen**

Članak 47. st.5. NE PRIHVAĆA SE – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

Članak 47. st.6. NE PRIHVAĆA SE – ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. Članak 47. st.10. DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA – prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Članak 47. st. 15. i 16. NE PRIHVAĆA SE – ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.

samouprave, zapošljavanje novih administrativnih kapaciteta za obavljanje navedenih poslova, a da nemaju baš nikakvog utjecaja na način obavljanja autotaksi prijevoza na svom području. Nemaju pravo odrediti cijene, fiksne maksimalne ili minimalne (što je praksa u samo četiri od ukupno 28 država članica), ne mogu ograničiti broj dozvola po broju niti po geografskom području što je praksa u samo dvije države članice (Estonija i Švedska), ne mogu čak odlučivati niti o izgledu vozila. PRIJEDLOG Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6. propisuje: - Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje autotaksi stajališta te način njihovog korištenja kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. PRIMJEDBA Bilo kakav propis je besmislen kada samo posjedovanje licencije automatski dovodi do prava na dozvolu. Određivanje visine naknade je već određeno (maksimum) u samom Nacrtu, pa je i ova ovlast samo isprazno slovo na papiru. PRIJEDLOG Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10. propisuje: - „ Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, jedinica lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. „ PRIMJEDBA Ovom odredbom jedinice lokalne i regionalne samouprave izlažu se trošku kao i angažmanu svojih upravnih tijela, a bez ikakvih realnih posljedica na uređenje prometa na svome području. Odredba je također u nesuglasju s čl. 48 Nacrta po kojemu pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima, jer se automatskom dodjelom isključuje bilo kakvo ispitivanje „prijevoznih i kadrovskih kapaciteta“. PRIJEDLOG Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. st. 15. i 16. propisuju: „ Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. „ „Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, jedinica lokalne samouprava odnosno Grad Zagreb će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu. Žalba se dostavlja Povjerenstvu za žalbe Ministarstva i odgađa izvršenje rješenja.“ PRIMJEDBA St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? PRIJEDLOG Isti kao i prethodno.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ivana Miljan Tremac</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam otvaranje tržišta autotaksi prijevoza koji je propisan ovim člankom, ali smatram da je dovoljno da prijevoznik ima samo važeću licenciju bez dodatne barijere lokalnih dozvola kao nepotrebne administracije. Podržavam članak 17. jer smanjuje administraciju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE</p>   |
| <p><b>Ivona Mraović Peti</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Podržavam članak 5,7,9,11,12.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>  |
| <p><b>Sonja Privrat</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Primjedba na članak 47. stavke 4. i 5. Oduzimanjem prava jedinicama lokalne samouprave da sami reguliraju taksi prijevoz na svom području dovest će do niza štetnih učinaka kako za općine i gradove, tako i za njihove obrtnike i korisnike te usluge. Prvo što se samo po sebi nameće je veća centralizacija, dalje, damping cijenama velikih tvrtki koju posluju nelegalno, ne plaćaju porez, iskorištavaju svoje zaposlenike i potiču ne fer poslovnu praksu uništiti će se mali obrtnici koji se bave tim poslom a ujedno su i žitelji općina i gradova u kojima posluju. Na ulicama će vladati potpuna anrhija što se ove djelatnosti tiče jer će to postati nomadski posao u kojem će se taksisti u karavanama seliti iz jednog u drugo turističko središte, ovisno o tome kako će se gdje održavati neki događaji. Prijedlog: ostaviti općinama mogućnost ograničavanja broja dozvola kao i mogućnost da dozvole izdaju svojim žiteljima.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATLJIVO – ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.</p> |
| <p><b>Pave Šturman</b><br/> <b>Obavljanje autotaksi prijevoza putnika, Članak 47.</b><br/> Smatram kako lokalne jedinice samouprave ne bi smjele izdavati posebne dozvole jer je u dosadašnjoj praksi dokazano kako takvo što onemogućava ulazak na tržište novih konkurenata, dodatna radna mjesta i umjesto drži cijene visokima.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATLJIVO - broj dozvola nije ograničen.</p>  |

## CAMMEO

### IV.e. Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu

#### AUTOTAKSI PRIJEVOZ – PODRUČJE OBAVLJANJA

Autotaksi prijevoz obavlja se na sljedećem području:

„Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na području i s područja one jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba od koje prijevoznik ima dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ako zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ako raspolaže s odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima.“ Cammeo Grupa predlaže sljedeću definiciju: „Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na području i s područja one jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba od koje prijevoznik ima dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu najviše pet jedinica lokalne samouprave po pojedinom vozilu ako zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ako raspolaže s odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima“. Značajnu ulogu na potrebu taksi prijevoza ima i turizam, stoga je potrebno omogućiti svojevrstan sezonski, odnosno periodički rad i autotaksi prijevoznicima. Također, najveći gradovi Republike Hrvatske redom zračne i najveće putničke terminale su smjestili u susjednim gradovima / općinama dok su manji gradovi kao mikro-metropolitanska središta svojih mikro-regija i gradova u blizini čime stvaraju svakodnevnu koheziju koju je nužno održati i autotaksi prijevozom. Samim time se stvorila potreba da jedno autotaksi vozilo može biti nositelj više dozvola, a kako bi udovoljio stvarnoj potrebi, smanjio operativni trošak poslovanja, a time i cijenu za krajnjeg korisnika. Prema nama dostupnim analizama, s obzirom na postojeću situaciju – predlažemo da se broj dozvola po vozilu ipak ograniči, i to na do četiri autotaksi dozvole po vozilu, a kako ne bi umjetno induciranim izdavanjem dozvola bilo prikazivano kako je na pojedinim područjima značajan broj taksi vozila dok ih je u stvarnosti značajno manje, odnosno kako bi se izbjeglo potencijalno izjednačavanje takvog autotaksi prijevoza s posebnim linijskim prijevozom. Takvog odredbom udovoljilo bi se potrebi tržišta, ali i ostavilo dovoljno prostora za odgovorno i savjesno postupanje autotaksi prijevoznika.

## Odbijen

NE PRIHVATILA SE ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničenja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/>         Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želiprometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvoladovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECOTAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprješić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Lucijana Marić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/>         Podržavam prijedlog iz članka 48. Takve mogućnost će ostvariti mnoge dobrobiti. Za prijevoznika, jer će mu vožnja biti isplativija, za korisnika jer će imati pristupačniju uslugu te za okoliš, jer gradovima neće bespotrebno putovati prazna taksi vozila.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Luka Petrić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/>         Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući posjedovanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz. Ovime će prijevoznici koji zbog geografskog smještaja infrastrukturnih objekata kao što su zračne luke često prelaze granice jedinica lokalne samouprave obavljajući djelatnost sada moći odraditi i povratnu vožnju. Diskriminatorno je da gradovi u kojima su najunosnija autotaksi tržišta poput Zagreba i Dubrovnika ne dopuštaju hrvatskim građanima iz drugih jedinica lokalne samouprave poslovanje na njihovom području, što je mogućnost koja se s pravom ukida ovom odredbom.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Tina Kujundžić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/>         Prijedlog iz članka 48. podržavam! Ovom promjenom će malih poduzetnicima biti isplativije i unosnije voziti bez diskriminatorne politike većih gradova!</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>  |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Tea Dogan</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Smatram da je pozitivan prijedlog da se prijevoznicima omogući više lokalnih dozvola. Navedene mogućnosti rezultirat će mnogim dobrobitima prije svega za prijevoznika, kojemu će biti isplativije, ali i za korisnika koji će imati pristupačniju uslugu i cijenu.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Sandi Zajec</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. ovog zakona koji omogućuje prijevoznicima, fizičkim i pravnim osobama posjedovanje dozvola za više lokalnih jedinica. To će omogućiti fluidniji prijevoz putnika kroz više lokalnih jedinica. Također, smatram da je diskriminatorno da gradovi u kojima su najunosnija autotaksi tržišta poput Zagreba i Dubrovnika ne dopuštaju hrvatskim građanima iz drugih jedinica lokalne samouprave poslovanje na njihovom području, što je mogućnost koja se s pravom ukida ovom odredbom.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Marijan Šuljić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Člankom 48. je propisano da autotaksi prijevoznik može dobiti dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza na području više jedinica lokalne samouprave ako raspolaže s prijevoznim i kadrovskim kapacitetima. Ovdje se postavlja nekoliko pitanja: - Kako JLS može znati da autotaksi prijevoznik ima dozvolu u drugoj jedinici lokalne samouprave? - Tko određuje dostatnost kadrovskih i prijevoznih kapaciteta? - Imati ćemo primjer da autotaksi prijevoznik iz npr. Grada Zagreba koji ima jedno vozilo i jednu dozvolu u Zagrebu preseli u Novalju od lipnja do rujna te sa istim vozilom želi obavljati autotaksi djelatnost. Raspolaže li ovakav autotaksi prijevoznik sa prijevoznim i kadrovskim kapacitetima?</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Duje Iliev</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Prijedlog da omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz je potreban i vrlo dobar</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Boris Antolović</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Krešimir Rogina</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Dajana Miličić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Smatram da je prijedlog iz članka 48. jedna od bitnijih smjernica liberalizacije autotaksi prijevoza, odnosno da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz. Zahvaljujući ovom prijedlogu prijevoznici koji zbog geografskog smještaja infrastrukturnih objekata (npr. zračne luke) često prelaze granice jedinica lokalne samouprave obavljajući djelatnost će sada moći odraditi i povratnu vožnju, čime se smanjuje trošak prijevozniku, a korisniku nudi veća dostupnost i kvaliteta usluga prijevoza.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Tihana Bedeković</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. zbog pozitivnih učinaka za prijevoznika (primjerice isplativije vožnje) ali i za korisnika (veća pristupačnost usluge). Prijedlog će posebno pogodovati manjim gradovima gdje se vožnje često odvijaju kroz više jedinica lokalne samouprave.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Pavel Pražić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam čl. 48 jer se na taj način omogućava da jedan prijevoznik može prelaziti granice jedinica lokalne samouprave kada je taj prelazak nužan, npr. kod vožnji u zračnu luku i slično.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želiprometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECOTAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksij prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Stjepan Lovrentjev</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Smatram da je diskriminatorno da gradovi u kojima su najunosnija autotaksi tržišta poput Zagreba i Dubrovnika ne dopuštaju hrvatskim građanima iz drugih jedinica lokalne samouprave poslovanje na njihovom području, što je mogućnost koja se s pravom ukida ovom odredbom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Matija Lovrentjev</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Dejan Perković</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz. U praksi će ova odredba značiti, primjerice, da će prijevoznici koji zbog geografskog smještaja infrastrukturnih objekata kao što su zračne luke često prelaze granice jedinica lokalne samouprave obavljajući djelatnost sada moći odraditi i povratnu vožnju.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Suzana Kirinić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Tomislav Vulić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz, jer u praksi je tu riječ o zračnim lukama koje često prelaze granice</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Mario Hrelec</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48 iz razloga što nema smisla da taxisti iz grada Zagreba nesmiju kada odvedu putnika na aerodrom odraditi i povratnu vožnju za Zagreb</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Luka Đurović</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Svakako podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz jer će se tako napokon omogućiti prijevoznicima da odrade i povratne vožnje sa lokacija kao što su npr. zračne luke koje pripadaju drugim jedinicama lokalne samouprave.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Mario Žanić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Odlično je da će napokon taxisti moći voziti u više gradova i na više područja jer u 21. st. nema smisla da smo ograničeni na samo jedno malo područje(grad).</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |

**Mario Macan**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Vladimir Ruždjak**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Kristian Posavčević**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogućiti imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz je vrlo dobar. Diskriminatorno je da gradovi u kojima su najunosnija autotaksi tržišta poput Zagreba i Dubrovnika ne dopuštaju hrvatskim građanima iz drugih jedinica lokalne samouprave poslovanje na njihovom području, što je mogućnost koja se s pravom ukida ovom odredbom.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Danijel Bibić**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želiprometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvoladovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECOTAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zatrešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.

**JASENKA ŠRAM**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zatrešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Dora Gregurek**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Ivan Lojen**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz. Na taj način će napokon taxisti moći imati i više slobode, a ujedno i manje praznog hoda iz razloga što se na ovaj način neće događati da npr. taxist iz Zagreba vozi putnika na aerodrom, a od tamo se vraća prazan, što je potpuna besmislica a i puno veći trošak za vozača koji se vrlo jednostavno može izbjeći navedenim novim prijedlogom zakona.

**Primljeno na znanje**

Primljeno na znanje

**Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.



**autotaxi 3581****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**autotaksi prijevoz****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**autotaksi prijevoz****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Bojan Bošnjak****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Obrt za autotaksi Igor Veverec****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Luka Gavranović**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Ivica Klen**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Ovim putem****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićevea 11 Zagreb Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Željko Lončarek**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**AUTOPRIJEVOZ****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz****Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

### **obrt za autotaksi prijevoz**

#### **Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Članak 47. st. 5. Predmetna intervencija zakonodavca u odluke jedinice lokalne samouprave bi mogla ozbiljno narušiti tržišno natjecanje, odnosno, moglo bi doći do zasićenja tržišta prevelikom brojem autotaksi prijevoznika, a koje će zasićenje tržišta imati utjecaj na sve postojeće i buduće prijevoznike (slabija zarada, nemogućnost podmirenja tekućih obveza, insolventnost itd.). Dakle, predmetnu bi problematiku svakako trebalo ostaviti u domeni lokalne samouprave, a koja bi ju pak s druge strane na određeni način, prema nekim objektivno utvrđenim kriterijima morala ograničiti brojem, jer to u protivnom neće biti ekonomski održiva opcija. Nadalje, navedenim je člankom propisano kako se dozvola izdaje na deset godina, no istime nije propisano što se dešava s postojećim izdanim dozvolama, odnosno, važe li one do isteka roka na koji su izdane, ili će iste morati biti zamijenjene novima u nekom propisanom roku. Također, a obzirom da i licencija i dozvola vrijede deset godina, te budući da se prvo produžuje licencija, pa tek potom dozvola, nije jasno zašto bi prijevoznik kod produženja dozvole ponovno morao dokazivati da ispunjava uvjete za izdavanje licencije, obzirom da se na takav način duplicira isti postupak. Članak 47. st.5 Predlaže se mijenjati st.5. na način da se postojeći prijedlog briše a unosi se novi koji glasi; - Jedinica lokalne samouprave može ograničiti broj dozvola Članak 47. st.6 Predlaže se vratiti jedinicama lokalne samouprave i Zagrebu ovlasti za ostvarivanje svojih Ustavom RH zajamčenih prava. Naložiti da se propis jedinice lokalne i regionalne samouprave mora donijeti, te ujedno da se njime mora propisati minimalna ekonomska cijena usluge te optimalni broj dozvola na teritorijalnom obuhvatu jedinice lokalne samouprave. Obvezati Ministra da u propisanom roku donese Pravilnik o određivanju minimalne cijene autotaksi usluge za svaku pojedinu jedinicu lokalne i regionalne samouprave, a u skladu sa Studijom ekonomske isplativosti koja će prethodno provesti. Članak 47. st.10 Predlaže se omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave vrednovanje zahtjeva po lokalnim kriterijima, izbrisati automatsku dodjelu dozvola. Rokovi za donošenje rješenja su propisani ZUP-om, te ih nije moguće na predloženi način propisivati, a zahtjev nikako ne može zamjenjivati dozvolu. Predlaže se brisati i st.11. i 12. iz prethodno navedenih razloga. Članak 47. St.13 i 14. Predlažemo da dozvola bude trajna i prenosiva uz ispunjenje ostalih propisanih preduvjeta uvjeta. Članak 47. st. 15. i 16. St. 15. i 16. su u nesuglasju s ostalim odredbama Nacrta. Ako se dozvole automatski izdaju svakome s licencijom kako je onda propisana obveza dokazivanja uvjeta za licenciju? Predlažemo brisati.

### **Djelomično prihvaćen**

čl.47.st.5. - ne prihvaća se Ograničavanjem broja izdanih dozvola po jedinicama lokalne samouprave narušilo bi se načelo liberalizacije tržišta, kao i načelo osiguranja ravnopravnog pristupa na prijevozno tržište autotaksi prijevoza svima pod jednakim uvjetima. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete usluge. čl.47.st.6. - ne prihvaća se Ovakvim zakonskim rješenjem ustavna prava JLS nisu ničim ugrožena ni ograničena, a uvažavanje ovog prijedloga direktno bi zadiralo u tržišne slobode u formiranju cijena prijevoza te u ograničavanju pristupa na tržište prijevoza. čl.47.st.10. - djelomično se prihvaća Prijedlog zakona se uskladio sa ZUP – om i predviđa drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika. čl.47.st.13.i st.14. - ne prihvaća se Neograničeno trajanje dozvole imalo bi za posljedicu da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika čak i bez osnovnih uvjeta za to (uvjeti za izdavanje licencije djelatnosti). čl.47.st.15.i st.16. - ne prihvaća se Ukoliko se produljuje dozvola, potrebno je u upravnom postupku dokazati da prijevoznik posjeduje uvjete za njeno produljenje odnosno da posjeduje uvjete za posjedovanje licencije djelatnosti.



|  |   |
|--|---|
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.</p>            | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> - Čl. 48. – što to znači „da raspolaže odgovarajućim prijevoznim kadrovskim kapacitetom“ – kako bi JLS to trebale primjenjivati? Da li to znači da se na jedno vozilo može dobiti samo jedna dozvola u jednoj JLS? Ili se na isto vozilo može dobiti više dozvola? Kako bi JLS mogla utvrditi da li je prijevoznik na određenom taksi vozilu već dobio ili zatražio dozvolu neke druge JLS? Protivimo se tome da se za isto vozilo može dobiti više dozvola, bilo u istoj ili različitim JLS. Također smo protiv uvjeta da za svako vozilo treba imati jednog zaposlenog vozača, jer to nije uvijek ekonomski opravdano niti racionalno. Osim toga, radnici nisu papiri da ih se može držati u ladici i po potrebi vaditi, oni fluktuiraju po vlastitoj volji pa je prijevozniku nemoguće održavati ovaj uvjet u kontinuitetu. S obzirom na sve veći nedostatak kvalificirane radne snage, problem će biti sve izraženiji.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje. Prijevoznik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave.</p>   |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Matija Mesić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogućiti imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz što će omogućiti svima jednak pristup do primjerice zračne luke i svih gradova u državi neovisno o tome gdje je obrtnik odnosno autotaksi prijevoznik registriran. Za prijevoznika to znači da će vožnja biti isplativija, a korisnik će imati pristupačniju uslugu. Također, smatram da je diskriminatorno te pogubno za broj nezaposlenih u državi da pojedini gradovi poput Zagreba i Dubrovnika ne dopuštaju hrvatskim građanima iz drugih gradova u kojima nema toliko poslovnih prilika da se zaposle tamo gdje očigledno postoji potreba. Zato pozdravljam mogućnost koja se s pravom ukida ovom odredbom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti predmetni članak na način da glasi: „Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na području i sa područja one jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba od koje prijevoznik ima dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti dozvolu najviše pet jedinica lokalne samouprave po pojedinom vozilu ukoliko zadovoljava sve uvjete propisane ovim zakonom i ukoliko raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima.“<br/> Obrazloženje: Geografske specifičnosti (mala međusobna udaljenost) te blizina i povezanost između gradova u Republike Hrvatske uključuju nužnu potrebu za više dozvola po jednom vozilu te se ujedno rješava problematika vezana uz zračne luke.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu. Pravna ili fizička osoba obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave.</p> |
| <p><b>Krešimir</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Smatram da bi dozvola morala biti na razini cijele države. Jednom zadovoljeni uvjeti trebali bi vrijediti za sve na cijelom području. Ukoliko ne bude tako dolazi do mogućnosti da jedinice lokalne samouprave podzakonskim aktima postave dodatne uvjete i na taj način onemogućuje autotaksi prijaviteljima iz drugih jedinica dobivanje dozvola.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Nije jasno kako bi odredbu: „da raspolaže odgovarajućim prijevoznim kadrovskim kapacitetom“ jedinice lokalne samouprave trebale primjenjivati? Znači li to da se na jedno vozilo može dobiti samo jedna dozvola u jednoj JLS? Ili se na isto vozilo može dobiti više dozvola? Kako bi JLS mogla utvrditi da li je prijevoznik na određenom taksi vozilu već dobio ili zatražio dozvolu neke druge JLS? Protivimo se tome da se za isto vozilo može dobiti više dozvola, bilo u istoj ili različitim JLS. Također smo protiv uvjeta da za svako vozilo treba imati jednog zaposlenog vozača, jer to nije uvijek ekonomski opravdano niti racionalno. S obzirom na sve veći nedostatak kvalificirane radne snage, problem će biti sve izraženiji.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje. Prijevoznik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Davor Tremac</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz (ukoliko drozvole uoće moraju postojati). U praksi će ova odredba značiti, primjerice, da će prijevoznici koji zbog geografskog smještaja infrastrukturnih objekata kao što su zračne luke često prelaze granice jedinica lokalne samouprave obavljajući djelatnost sada moći odraditi i povratnu vožnju. Od takve mogućnosti će se ostvariti brojne dobrobiti: - za prijevoznika, jer će mu vožnja biti isplativija - za korisnika jer će imati pristupačniju uslugu - za okoliš, jer gradovima neće bespotrebno putovati prazna taksi vozila Sličan problem imamo u obalnim područjima, gdje su gradovi manji, a povezani su urbanistički i fizički pa se taksi vožnje često odvijaju kroz više jedinica lokalne samouprave. Također, smatram da je diskriminatorno da gradovi sa velikom potražnjom za usluama prijevoza osobnim vozilima ne dopuštaju hrvatskim građanima iz drugih jedinica lokalne samouprave poslovanje na njihovom području, što je mogućnost koja se s pravom ukida ovom odredbom.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Filip Tremac</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam članak 48. jer smatram da trziste treba biti otvoreno za sve koji zadovoljavaju zakonom propisane uvjete. Sramotno je da se do sada branilo prijevozniciam da obavljaju poslovanje u vise lokalnih samouprava cime se automatski narušavala liberalnost i transparentnost trzista. Otvaranjem mogućnosti da jedan prijevoznik provodi svoje usluge u vise lokalnih samouprava dobiva se na transparentnosti te zdravoj konkurenciji cime se smanjuju cijene za krajnjeg korisnika.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Margareta Klinčić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Apsolutno podržavam prijedlog iz članka 48. da prijevoznik, pravna ili fizička osoba - obrtnik, može posjedovati više različitih lokalnih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza putnika jer je to još jedan korak ka liberalizaciji trzista te povećanju efikasnosti prijevoza. Dapace, mislim da bi izdana dozvola trebala vrijediti na državnoj razini kako bi se time prijevoznicima omogućilo nesmetano obavljanje djelatnosti neovisno o granicama upravnih jedinica te posredno i sloboda trzisnog natjecanja.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ante Meštrović</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Skreće se pozornost na slijedeće izneseno u komentaru na članak 47.: Člankom 47.8. je propisano da podnositelj zahtjeva treba priložiti važeću licencu za obavljanje autotaksi prijevoza kao prilog zahtjevu za izdavanje dozvole. Međutim, člankom 48. je propisano da će autotaksi prijevoznik može dobiti dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza na području više jedinica lokalne samouprave ako raspolaže s prijevoznim i kadrovskim kapacitetima. Sada se postavlja više pitanja: 1. Kako jedinica lokalne samouprave zna da autotaksi prijevoznik ima dozvolu u drugoj jedinici lokalne samouprave; 2) Na koji način se određuje dostatnost kadrovskih i prijevoznih kapaciteta; 3) Kako će jedinica uopće ocjenjivati dostatnost kadrovskih i prijevoznih kapaciteta ako predlagatelj uopće nije dužan dostavljati te podatke jedinici lokalne samouprave sukladno članku 47.8. Zakona. Predmetno je za razmisliti i predložiti bolje rješenje. Npr. kao jedno od njih obvezni upis dozvola za autotaksi prijevoz koje prijevoznik posjeduje u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika da budu javno dostupni. Također ostaju pitanja kako riješiti otvorena gore iznesena pitanja.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Matea Sučić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam članak 48. jer smatram da bi svi trebali imati mogućnost odabira gdje i kada žele obavljati usluge u skladu sa zakonom. Ograničavanje obavljanja usluga na manje područje je neefikasno, nepotrebno i diskriminirajuće.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Matea Posavčević</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz, primjerice za Zračnu luku dr. Franjo Tuđman.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Goran Vojković</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Potrebno je uzeti u obzir zračne i pomorske luke te njihove specifičnosti - npr. Zračna luka dr. Franjo Tuđman se nalazi u Velikoj Gorici, a većina prometa je za Zagreb, Zračna luka Rijeka je na Krku (većina prometa je naravno prema Rijeci), Zračna luka Split je na predjelu Resnik zapadno od Kaštel Štafilića. Ovdje bi trebalo omogućiti dostup, tj. obavljanje autotaksi prijevoza neovisno o samoj lokalnoj samoupravi gdje se luka iz tehničkih razloga nalazi, te ih izuzeti od općeg pravila.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Jura Kamenski</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> U potpunosti se slažem sa člankom 48. jer nudi višestruke logističke olakšice. Ne vidim kako bi itko mogao biti oštećen ovim člankom, te smatram da može donjeti samo pozitivne stvari.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Christian Obadić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog da se prijevoznicima omogući posjedovanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz. Sjajan korak prema liberalizaciji tržišta i povećanju kvalitete.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Mia Štajer</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog da obrtnik ima mogućnost dobiti dozvolu za obavljanje usluga prijevoza na teritoriju više jedinica lokalne samouprave.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ivana Šore</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržajem prijedlog da svatko može imati više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |

**Tanja Krajnović**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Kristina Filipović**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Martina Filipović**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Smiljan Mahečić**

**Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.**

Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.

**Odbijen**

Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Snježana Špernoga</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Željko Krznarić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicama lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Nedeljko Prelog</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Ovaj prijedlog će omočiti veću zaradu prijevoznicima te će umanjiti negativni utjecaj na okoliš koji uzrokuju vozila u cestovnom prometu te smanjiti gužve na cestama</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Domagoj Rast</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz. U praksi imamo problem u obalnim područjima, gdje su gradovi manji, a povezani su urbanistički i fizički pa se taksi vožnje često odvijaju kroz više jedinica lokalne samouprave. Također, smatram da je diskriminatorno da gradovi u kojima su najunosnija autotaksi tržišta poput Zagreba i Dubrovnika ne dopuštaju hrvatskim građanima iz drugih jedinica lokalne samouprave poslovanje na njihovom području, što je mogućnost koja se s pravom ukida ovom odredbom.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Dejan Jelčić</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz. Ovakav prijedlog se već prije puno vremena trebao napraviti, sve pohvale.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Filip Šturman</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam ovaj prijedlog iz članka 48 jer konačno riješava nepotreban problem da zagrebački taksisti ne mogu preuzeti putnike u zagrebačkoj zračnoj luci, već sam ih dovesti do tamo. Zatim se vraćaju prazni što stvara trošak i nepotrebno onečišćenje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Članak 48. Predmetni je članak nejasan. Naime, iz istoga nije jasno da li prijevoznik koji primjerice želi prometovati u Zagrebu i Velikoj Gorici mora imati najmanje dva vozila, dakle jedno za Zagreb, a drugo za Veliku Goricu, ili se pod terminom "ako raspolaže sa odgovarajućim prijevoznim i kadrovskim kapacitetima" podrazumijeva da je za posjedovanje takvih dozvola dovoljan jedan prijevoznik i jedno vozilo, što bi bilo pravilno, jer će u protivnom društva koja upošljavaju radnike, temeljem same te činjenice (više vozača – više vozila), moći linijom inercije dobiti dozvole i za druge gradove, a što obrtnik-prijevoznik slijedom toga neće moći. Sukladno tome, te budući da nije izvjesno za očekivati da će primjerice vozač društva ECO TAXI koji ujedno ima i dozvolu za Veliku Goricu, čitav dan prometovati na tom području, već će isti svakako dolaziti i u Zagreb, evidentno je kako će zbog toga obrtnici-prijevoznici biti stavljeni u nepovoljniji položaj. Završno, a obzirom da navedenim člankom nije propisano na koji bi se način prometovanje vozila s dozvolom za primjerice Zaprešić ograničilo samo na područje tog grada, te koje bi bile posljedice nepostupanja u skladu s tom odredbom, to je evidentno kako je navedena odredba nejasna i nepotpuna. Predlažemo da taksi prijevoznik na poziv stranke može prometovati i u ostalim jedinicima lokalne samouprave.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se - u slučaju prihvaćanja ovakvog prijedloga, izgubila bi se smisao i svrha izdavanja dozvola od strane jedinica lokalne samouprave te nadzor i praćenje stanja na prijevoznom tržištu.</p> |
| <p><b>Tomislav Lukačević</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Prijedlog iz članka 48. da se prijevoznicima, pravnim i fizičkim osobama-obrtnicima, omogući imanje više lokalnih dozvola za autotaksi prijevoz je odličan jer će u praksi omogućiti prijevoznicima veću isplativost njihovih djelatnosti, te će umanjiti utjecaj na okoliš i prometne čepove koji uzrokuju lutanja praznih taxi vozila</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Ivan Ivanković</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam prijedlog da se prijevoznicima omogući rad u više od jednog grada ili lokalne uprave. Ovo je posebno bitno za gradove koji su u blizini većih zračnih luka ali i obalnih gradova gdje su vrlo česte među-županijske vožnje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Pave Šturman</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Iako je izdavanje dozvola nakon izdanih licence nepotrebno - svakako mora biti omogućeno da poduzetnici mogu raditi na bilo kojem dijelu teritorija RH.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ivona Mraović Peti</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam ovaj prijedlog</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Ivana Miljan Tremac</b><br/> <b>Područje obavljanja autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 48.</b><br/> Podržavam da svi poduzetnici mogu raditi u mjetima gdje to žele, odnosno gdje postoji potražnja za autotaksi uslugama, za razliku od sada gdje se tržište umjetno ograničavalo poput aerodroma, što je izazivalo lošu uslugu, nedostupnost iste i visoke cijene.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Strani autotaksi prijevoznik, Članak 49.</b><br/> Strani auto prijevoznik ne može obavljati prijevoz u RH, jedino može iz matične zemlje dovesti putnika ili u tranzitu proći teritorijem RH prema konačnom odredištu</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Zakonom je predviđeno obavljanje autotaksi prijevoza stranim prijevoznicima.</p>   |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikro prijevoza, Članak 50.</b><br/> ČL.50. ST.7. - BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U PRAVILU, NA LINIJAMA SLABO NASELJENIH PODRUČJA, NASELJA I SL., RAZMAK JE VEĆI POD 2 SATA IZMEĐU DVA POLASKA, TE SE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA IONAKO MALI BROJ PUTNIKA DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, ŠTO NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAKPRIJEVOZNE POTRAŽNJE MANJE OD 20% KOJEG? PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA. AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA. KAKO I KOJIM MODELOM ISTO ISKAZATI?</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikro prijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.</p>  |
| <p><b>Meštrović prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikro prijevoza, Članak 50.</b><br/> Mikro-prijevoz treba u potpunosti isključiti ako postoji javni-linijski prijevoz tijekom cijelog dana (a ne samo tijekom dva sata). Ako danas imamo dva polaska iz nekog mjesta nedjeljom, to je upravo iz nerentabilnosti tj. nedovoljnog broja putnika. Uvođenjem mikro-prijevoza, nestat će i ova dva polaska. Nitko ne obvezuje mikro-prijevoz na održavanje voznog reda, tj. rezultat ovog mikro-prijevoza može biti ukidanje javnog-prijevoza kao takvog. Lokalne samouprave su sklone prebacivanju odgovornosti, tj. rješenjima koji ih minimalno koštaju, što na kraju smanjuje kvalitetu života i uzrokuje iseljavanje stanovništva. Javno-linijski prijevoz je iznimno važan za mobilnost građana, a ovom kategorijom se mobilnost smanjuje. Najjeftinije je voziti na zahtjev, a najskuplje svaki dan u određeno vrijeme, bez obzira imali putnika ili ne. No taj polazak u određeno vrijeme, daje sigurnost građanima i usluga je koja je nezamjenjiva te determinira kvalitetu života.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Odredbom stavka 3. ovog članka propisano je kako se mikro prijevoz može obavljati samo na područjima gdje nije organiziran javni linijski prijevoz, te tako ne ugrožava tu vrstu društveno iznimno bitnog prijevoza. Nadalje, stavak 7. omogućava obavljanje mikro prijevoza i na relacijama na kojima postoji javni linijski prijevoz, alo samo u dane kada javni linijski prijevoz ne prometuje. Stavkom 3. propisano je kako se i mikro prijevoz obavlja sukladno voznom redu.</p> |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikro prijevoza, Članak 50.</b><br/> (6a) Ugovor o pružanju usluge mikro prijevoza može imati karakter ugovora o pružanju javnih usluga. (6b) U slučaju iz stavka 6a. ovoga članka, ugovor mora sadržavati minimalno elemente koji su propisani Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i Uredbom (EZ) br. 2338/2016 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog prijevoza putnika željeznicom i cestom. (7b) Ministar pravilnikom može propisati i ostale uvjete za obavljanje i organiziranje mikro prijevoza i nadležnosti tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i Ministarstva u reguliranju obavljanja mikro prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO - dodani stavci 6(a) i 6(b) NIJE PRIHVAĆENO - dodavanje stavka 7(b) obzirom stavak 2. propisuje kako se mikro prijevoz obavlja pos uvjetima propisanim odlukom JLS</p>   |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikro prijevoza, Članak 50.</b><br/> Dodati stavke prema danom prijedlogu.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> PRIMLJENO NA ZNANJE.</p>   |

**Krapinsko-zagorska županija**  
**Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,**  
**Članak 50.**  
ČLANAK 50. POVEZANO S PRIJEDLOGOM ČLANKA 32. STAVKA 4., ODNOSNO NOVOG STAVKA 5. U prijedlogu članka 50. ugraditi mogućnost da se na županijskim linijama, iznimno, u slučajevima malog broja putnika, ili zbog tehničkih karakteristika prometnica, može obavljati prijevoz na poziv ili mikroprijevoz. Prijevoz na poziv ili mikroprijevoz bi se na županijskim linijama mogao obavljati temeljem Dozvola ili temeljem ugovora o koncesiji. Obrazloženje: Javni prijevoz putnika obavlja se autobusima i na onim linijama koje imaju mali broj putnika (cca. desetak i manje) budući da u pojedinim naseljima ima samo nekoliko domaćinstava koja su dosta udaljena od općinskih, gradskih i županijskih središta (naročito je to izraženo u Krapinsko-zagorskoj županiji, pogotovo na rubnim i pograničnim područjima). Također tehničke karakteristike i elementi cesta na pojedinim područjima onemogućavaju prijevoz autobusima. Isto tako mali broj putnika je i na onim linijama u vremenima izvan „prometnih špica“, a putnici trebaju prijevoz do određenih ustanova i institucija radi zadovoljenja zdravstvenih, socijalnih i sličnih potreba. Budući da prijevoznici takve linije ne mogu održavati autobusima, jer nisu rentabilne, postoji mogućnost da se iste ukinu, a putnici bi ostali bez prijevoza. Na takvim linijama, te tamo gdje nema organiziranog javnog prijevoza, predlaže se da bi se kombi prijevoz (8+1) mogao organizirati kao javni linijski prijevoz, čime bi se omogućilo kvalitetnije i dostupnije obavljanje linijskog prijevoza putnika. Također, u posljednjih nekoliko godina, na području Krapinsko-zagorske županije, utvrđen je porast ukidanja linija potpuno ili pojedinih polazaka unutar linije. Samo je u posljednjih godina dana sveukupno ukinuto 70 polazaka (napomena: od 2000. godine do 28.11.17. od ukupno 2.209 polazaka ukinuto je 1.356 polazaka, odnosno 61,4%), a naročito u rubnim i pograničnim dijelovima KZZ. Kako stanovnici rubnih i pograničnih područja ne bi u potpunosti ostali bez prijevoza, ili kako bi im se omogućilo minimalno pravo na mobilnost, prijedlog je da se iznimno, obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoz na županijskim linijama može obavljati temeljem Dozvola ili Ugovora o koncesiji.

**Autotrans d.o.o.**  
**Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,**  
**Članak 50.**  
ČLANAK 50., ST.7. BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U SLABO NASELJENIM PODRUČJIMA I NASELJIMA, RAZMAK IZMEĐU POLAZAKA JE UGLAVNOM VEĆI OD 2 SATA, TE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA MALI BROJ PUTNIKA, DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, TE NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAK PRIJEVOZNE POTRAŽNJE ZA MANJE OD 20% PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA KOJE VELIČINE, JER AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA.

**Prihvaćen**  
**PRIHVAĆENO.**

**Djelomično prihvaćen**  
djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.

**Zagrebački holding d.o.o.****Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,  
Članak 50.**

Članak 50, stavak 7 – primjedba Potrebno je pojasniti proceduru poziva na ovu vrstu prijevoza u kontekstu javnog linijskog prijevoza koji obavlja javni gradski prijevoznik, odnosno kakve bi konkretne posljedice isto imalo na npr. Zagrebački električni tramvaj. Obrazloženje: Nacrt prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, koji je trenutačno u fazi javne rasprave, donosi veliku novost u Hrvatskoj – uvođenje mikroprijevoza. To znači da će gradovi i općine koji nemaju organizirani javni prijevoz autobusima na svom području moći ugovarati s licenciranim prijevoznicima da tu uslugu pružaju minibusevima ili automobilima. Ti prijevoznici mogu biti vlasnici autobusa klase M2 ili pak taksisti, bitno je da imaju potrebnu licenciju. Mikroprijevoz funkcionira tako da se na području jedinice lokalne samouprave odrede stajališta na kojima će se putnici ukrcavati i iskrcavati, a pritom je potrebno da prije planiranog polaska telefonski prijevoznika obavijeste o tome. Prijevoznik zatim minibusom ili automobilom pokupi te putnike i odvozi ih do željene destinacije, na primjer u bolnicu, na policiju, sud, odnosno na već određena stajališta u gradu. Općine mogu donijeti odluku o mikroprijevozu i ako na njihovu području već postoje autobusne linije, ali su autobusi popunjeni do 20 posto kapaciteta ili je razmak između dva uzastopna polaska autobusa veći od dva sata. Mikroprijevozom je omogućeno da se javni prijevoz putnika obavlja i osobnim vozilima kako bi se kapacitet vozila mogao uskladiti s malom prijevoznom potražnjom. Način na koji će se organizirati mikroprijevoz prepušten je na volju gradovima i općinama, naravno uz obavezu poštovanja svih propisa koji reguliraju prijevoz putnika. Obzirom na to da je projekt mikroprijevoza predviđen za gradove i općine, onda ga upravo jedinice lokalne samouprave i financiraju iz svog proračuna. U sklopu projekta otvara se i dugoročna prilika, posebno u kontekstu decentralizacije. Predmetno će svakako imati upliva i na organizaciju prijevoza Zet-a obzirom da lokalna zajednica ima mogućnost biranja, osim odabranog prijevoznika mogućnost korištenja mikroprijevoza naročito ukoliko je loš slijed (razmak između dva uzastopna polaska autobusa veći od dva sata) ili je pak popunjenost kapaciteta ispod 20 posto. Pretpostavka je da lokalna zajednica neće primjenjivati predmetno no međutim samim tim što im je to omogućeno ostaje otvoreno pitanje, što svakako daje gradskim čelnicima za pravo da isto primjene, naravno kad im to bude u interesu, odnosno u nedostatku sredstava u proračunu i slično.

**Primljeno na znanje**

PRIMLJENO NA ZNANJE.

**ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.****Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.**

Članak 50. Stavak 7. PRIJEDLOG – BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U PRAVILU, NA LINIJAMA SLABO NASELJENIH PODRUČJA, NASELJA I SL., RAZMAK JE VEĆI POD 2 SATA IZMEĐU DVA POLASKA, TE SE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA IONAKO MALI BROJ PUTNIKA DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, ŠTO NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAKPRIJEVOZNE POTRAŽNJE MANJE OD 20% KOJEG? PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA. AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA. KAKO I KOJIM MODELOM ISTO ISKAZATI?

**Djelomično prihvaćen**

djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.

**ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.****Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.**

Članak 50. Stavak 7. PRIJEDLOG – BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U PRAVILU, NA LINIJAMA SLABO NASELJENIH PODRUČJA, NASELJA I SL., RAZMAK JE VEĆI POD 2 SATA IZMEĐU DVA POLASKA, TE SE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA IONAKO MALI BROJ PUTNIKA DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, ŠTO NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAKPRIJEVOZNE POTRAŽNJE MANJE OD 20% KOJEG? PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA. AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA. KAKO I KOJIM MODELOM ISTO ISKAZATI?

**Djelomično prihvaćen**

djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.

**Autotransport Karlovac d.d.****Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.**

Članak 50. Stavka 7. PRIJEDLOG – BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U PRAVILU, NA LINIJAMA SLABO NASELJENIH PODRUČJA, NASELJA I SL., RAZMAK JE VEĆI POD 2 SATA IZMEĐU DVA POLASKA, TE SE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA IONAKO MALI BROJ PUTNIKA DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, ŠTO NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAKPRIJEVOZNE POTRAŽNJE MANJE OD 20% KOJEG? PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA. AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA. KAKO I KOJIM MODELOM ISTO ISKAZATI?

**Djelomično prihvaćen**

djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,</b><br/> <b>Članak 50.</b><br/>         ČLANAK 50., ST.7. BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U SLABO NASELJENIM PODRUČJIMA I NASELJIMA, RAZMAK IZMEĐU POLAZAKA JE UGLAVNOM VEĆI OD 2 SATA, TE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA MALI BROJ PUTNIKA, DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, TE NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAK PRIJEVOZNE POTRAŽNJE ZA MANJE OD 20% PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA KOJE VELIČINE, JER AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,</b><br/> <b>Članak 50.</b><br/>         Članak 50. Stavak 7. BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U PRAVILU, NA LINIJAMA SLABO NASELJENIH PODRUČJA, NASELJA I SL., RAZMAK JE VEĆI POD 2 SATA IZMEĐU DVA POLASKA, TE SE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA IONAKO MALI BROJ PUTNIKA DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, ŠTO NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAKPRIJEVOZNE POTRAŽNJE MANJE OD 20% KOJEG? PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA. AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA. KAKO I KOJIM MODELOM ISTO ISKAZATI?</p>              | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,</b><br/> <b>Članak 50.</b><br/>         Članak 50. Stavak 7. PRIJEDLOG – BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U PRAVILU, NA LINIJAMA SLABO NASELJENIH PODRUČJA, NASELJA I SL., RAZMAK JE VEĆI POD 2 SATA IZMEĐU DVA POLASKA, TE SE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA IONAKO MALI BROJ PUTNIKA DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, ŠTO NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAKPRIJEVOZNE POTRAŽNJE MANJE OD 20% KOJEG? PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA. AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA. KAKO I KOJIM MODELOM ISTO ISKAZATI?</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,</b><br/> <b>Članak 50.</b><br/>         ČLANAK 50., ST.7. BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U SLABO NASELJENIM PODRUČJIMA I NASELJIMA, RAZMAK IZMEĐU POLAZAKA JE UGLAVNOM VEĆI OD 2 SATA, TE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA MALI BROJ PUTNIKA, DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, TE NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAK PRIJEVOZNE POTRAŽNJE ZA MANJE OD 20% PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA KOJE VELIČINE, JER AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,</b><br/> <b>Članak 50.</b><br/>         Članak 50. Stavak 7. PRIJEDLOG – BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U PRAVILU, NA LINIJAMA SLABO NASELJENIH PODRUČJA, NASELJA I SL., RAZMAK JE VEĆI POD 2 SATA IZMEĐU DVA POLASKA, TE SE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA IONAKO MALI BROJ PUTNIKA DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, ŠTO NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAKPRIJEVOZNE POTRAŽNJE MANJE OD 20% KOJEG? PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA. AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA. KAKO I KOJIM MODELOM ISTO ISKAZATI?</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza,</b><br/> <b>Članak 50.</b><br/>         Članak 50. Stavak 7. PRIJEDLOG – BRISATI TEKST : „u dijelu dana kada je razmak između dva uzastopna polazaka javnog linijskog prijevoza na istoj relaciji veći od 2 sata i u slučajevima kada je prijevozna potražnja manja od 20% prosječnog kapaciteta autobusa koji prometuju tijekom posljednjih mjesec dana na toj liniji.“ RAZLOG : U PRAVILU, NA LINIJAMA SLABO NASELJENIH PODRUČJA, NASELJA I SL., RAZMAK JE VEĆI POD 2 SATA IZMEĐU DVA POLASKA, TE SE UVOĐENJEM DODATNIH POLAZAKA ZA IONAKO MALI BROJ PUTNIKA DOVODI U PITANJE OPSTOJNOST LINIJSKOG PRIJEVOZA, ŠTO NE VIDIMO NIKAKAV SMISAO. A ISKAZANI POSTOTAKPRIJEVOZNE POTRAŽNJE MANJE OD 20% KOJEG? PROSJEČNOG KAPACITETA AUTOBUSA. AUTOBUS JE OD 9 PUTNIČKIH SJEDALA PA NADALJE DO NPR. 70 PUTNIČKIH SJEDALA. KAKO I KOJIM MODELOM ISTO ISKAZATI?</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         djelomično prihvaćeno -u tekstu prijedloga Zakona ostat će odredba po kojoj se mikroprijevoz može organizirati kada je razmak između polazaka na određenoj relaciji u javnom linijskom prijevozu putnika veći od 2 sata, dok se odredba o iskazanom postotku prijevozne potražnje za manje od 20% prosječnog kapaciteta autobusa briše.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.</b><br/> Stavak (2) Prijevoz na poziv se obavlja osobnim automobilima ili vozilima kategorije M1, M2 i M3 sukladno posebnim propisima, pod uvjetima propisanim Odlukom jedinice lokalne samouprave o prijevozu na poziv.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NIJE PRIHVAĆENO - Predlagatelj smatra predloženu odredbu suvišnom iz razloga što će se detalji vezani za mikroprijevoz definirati odlukom o mikroprijevozu JLS.</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.</b><br/> Stavak (3) Prijevoz na poziv se obavlja radi zadovoljavanja prijevoznih potreba stanovništva u suburbanim, ruralnim, slabo naseljenim područjima i noćnim razdobljima, u pravilu tamo gdje nije organiziran javni linijski prijevoz putnika.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NIJE PRIHVAĆENO - Predlagatelj smatra predloženu odredbu suvišnom iz razloga što će se detalji vezani za mikroprijevoz definirati odlukom o mikroprijevozu JLS.</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.</b><br/> Stavak (7) Prijevoz na poziv može se organizirati i na relacijama na kojima postoji komunalni linijski prijevoz, ali je potrebno izraditi prometni elaborat koji bi opravdano njegovu implementaciju.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NIJE PRIHVAĆENO - Predlagatelj smatra predloženu odredbu suvišnom iz razloga što će se detalji vezani za mikroprijevoz definirati odlukom o mikroprijevozu JLS.</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.</b><br/> Novi stavak (8) Sama trasa i duljina linije prijevoza na poziv je dinamička, te se definira prema potrebama prijevozne potražnje za unaprijed određeni vremenski period na području određene lokalne samouprave kojoj se obavlja takva vrsta prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NIJE PRIHVAĆENO - Predlagatelj smatra predloženu odredbu suvišnom iz razloga što će se detalji vezani za mikroprijevoz definirati odlukom o mikroprijevozu JLS.</p>   |
| <p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.</b><br/> U članku 50., također još brisati riječ mikroprijevoz iz ostalih stavaka članka 50.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Predlagatelj zadržava termin mikroprijevoz za definiranje ove vrste prijevoza a briše termin prijevoz na poziv sa ciljem jasnog definiranja svih oblika javnog prijevoza putnika reguliranih ovim Zakonom.</p> |
| <p><b>Denis Buhin</b><br/> <b>Obavljanje prijevoza na poziv ili mikroprijevoza, Članak 50.</b><br/> Ideja mikroprijevoza je ponuditi alternativnu (fleksibilnu) ponudu javnog prijevoza, neovisno o postojećoj ponudi javnog prijevoza. Iako se zbog svojih operativnih karakteristika najčešće implementira u ruralna područja odnosno područja bez ponude javnog prijevoza ili s niskom prijevoznom potražnjom, može biti i u funkciji dodatne ponude prijevoza na područjima s razvijenim javnim prijevozom. Ovisno o operativnom konceptu, mikroprijevoz može imati redovne linije i stajališta kao i one po potrebi, ovisno o potražnji. Na taj način može poslovati u funkciji integriranog prijevoza putnika, ponude u izvanvršnim vremenskim periodima kao i u funkciji ponude fleksibilnijeg javnog prijevoza. U slučaju poslovanja „ovisno o potražnji“ ili „ciljne skupine“ (osobe s invaliditetom, starije osobe, naselja slabije naseljenosti) mikroprijevoz ima karakteristike prijevoza na poziv.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. Stavak 3. (3) Iznajmljivanje vozila sa vozačem kao poseban oblik prijevoza se obavlja isključivo na temelju licencije, a vozila i vozači moraju zadovoljiti uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 4. ovoga Zakona. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (3)</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. Stavak 3. (3) Iznajmljivanje vozila sa vozačem kao poseban oblik prijevoza se obavlja isključivo na temelju licencije, a vozila i vozači moraju zadovoljiti uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 4. ovoga Zakona. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (3)</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         ČLANAK 51., ST. 3. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (3).</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Vladimir Badanjak</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Mario Barić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Ivan Babić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza. RADIO TAKSI ZAGREB 28.12.2017 16:23 0 0 Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. Stavak 3. (3) Iznajmljivanje vozila sa vozačem kao poseban oblik prijevoza se obavlja isključivo na temelju licencije, a vozila i vozači moraju zadovoljiti uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 4. ovoga Zakona. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (3)</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Salona</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. Stavak 3. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (3)</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> ČLANAK 51., ST. 3. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (3).</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3.Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom;Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoz</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. Stavka 3. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (3) (3) Iznajmljivanje vozila sa vozačem kao poseban oblik prijevoza se obavlja isključivo na temelju licencije, a vozila i vozači moraju zadovoljiti uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 4. ovoga Zakona.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. Stavak 3. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (3)</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3 Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati stavak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom: Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Veverec</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>                    | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>                                     | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. Stavak 3. PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (3)</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Udruženje obrtnika Zadar</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>                            | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Eko prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>                                 | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         ČLANAK 51., ST. 3. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (3).</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Udruženje davatelja taksi usluga HGK smatra da je ovaj članak potpuno nejasan i zahtijeva dodatnu razradu i pojašnjenje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE</p>   |
| <p><b>HOK</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Prema ovakvoj odredbi, svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; "Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza."</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK (3)</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Ivana Lacmanović Brkljača</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Poštovani, kako se Hrvatska obrtnička komora izjasnila da namjerava štiti interese obrtnika-taksista (što je vidljivo i na ovom savjetovanju), pitam se tko će štiti interese sljedećih obrtnika: 1. 1103 obrtnika koji obavljaju djelatnost 49.39 Ostali kopneni prijevoz putnika D.N. (povremeni prijevoz), od toga 388 obrtnika kao pretežitu djelatnost, prema trenutnim podacima Obrtnog registra. Navedeni obrti su "u radu". 2. 112 obrtnika koji imaju registriranu djelatnost 49.32. Taksi služba, ali "bez početka" rada 3. Meni nepoznatog broja obrtnika koji imaju registriranu djelatnost taksi službe i obrte u radu, ali se bave i nekim drugim djelatnostima, a iz raznih razloga nisu uspjeli ishodovati autotaksi dozvole, iako posjeduju važeće autotaksi licencije i zadovoljavaju sve uvjete propisane trenutno važećim zakonom. Prema Registru prijevoznika, trenutno je izdano 3128 autotaksi licencija. Napominjem da svi OBRTNICI, plaćaju zakonom propisane namete i smatram da Hrvatska obrtnička komora mora štiti interese svih hrvatskih obrtnika. Srdačan pozdrav, Ivana Lacmanović Brkljača, dipl.oec. (+SSS vozač motornog vozila)</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Teo Ciprijan</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Dragutin Berdik</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Željko Dir</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Meho Harambašić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Tomislav Lazarić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Željko Franić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Vinko Ćorić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Darko Fiolić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Juraj Horvat</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Alan Hinić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Ivica Hlašč</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Branko Crnogorac</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mario Brozinčević</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Branko Buljan</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Veljko Grujić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Nikola Dančulović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Željko Gojavić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Eduard Čokljat</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Franjo Bolf</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Goran Brlečić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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., PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVATA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Dragan Janjić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mladen Janković</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Etjen Hrenović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Alen Jagunec</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Mirko Jelačić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Ozren Jelenek</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mario Jošt</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mile Kampać</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Adil Karić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Vlado Koren</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mario Katić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Damir Latin</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Zlatko Kovačević</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Nenad Kosić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Tomislav Kuček</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Vladimir Krpić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Boris Oreški</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mario Oremuš</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mate Miloloža</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Božidar Oštarčević</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Maro Bratoš</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Krešimir Maraković</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>David Marinčić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Davor Matić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Petar Magzan</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Predrag Lazić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Davor Lončarić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Zoran Lovrenović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Toni Stanković</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Ankica Stanković</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Vid Paradžik</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Jozo Perković</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Marko Pavlović</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Mladen Petroci</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Miroslav Andabaka</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/>         Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Jadranko Pavlić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Siniša Pincetić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Petra Andabaka</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Damir Popadić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ante Mazarekić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Tomislav Raić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Stjepan Protković</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Danijel Popek</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>     | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Branko Ramić</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Željko Raljević</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |
| <p><b>Kristijan Rebac</b><br/> <b>Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, Članak 51.</b><br/> Članak 51. st.3. propisuje: - „Prijevoz iz 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.,, PRIMJEDBA Ispada da svako tko ima bilo koju licenciju može obavljati djelatnost iznajmljivanja vozila sa vozačem, što je potpuni apsurd. PRIJEDLOG Brisati članak i napisati novi sa sljedećim tekstom; Prijevoz iz ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje posebnog oblika prijevoza.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE – davanjem mogućnosti da se iznajmljivanje vozila sa vozačem, kao poseban oblik prijevoza, obavlja na temelju bilo koje licencije za prijevoz putnika, daje mogućnost većem broju prijevoznika da obavlja ovu specifičnu djelatnost u sektoru cestovnog prijevoza.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Krapinsko-zagorska županija</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, V. INTEGRIRANI PRIJEVOZ PUTNIKA U UNUTARNJEM PROMETU</b><br/>         POGLAVLJE V. Predlaže se razmotriti mogućnost da se reguliranje integriranog prijevoza putnika definira zasebnim Zakonom. Naime, uvođenje integriranog prijevoza putnika zahtjeva mnogo pripremnih aktivnosti, od kojih je određen dio njih složene prirode. Jedan od bitnijih elemenata je i način subvencioniranja nerentabilnih linija i onih linija od značaja za sve nivoe upravljanja od JLS, Županija do RH; tako da se omogući svim stanovnicima minimalno pravo na mobilnost javnim prijevozom. Krapinsko-zagorska županija, Zagrebačka županija i Grad Zagreb osnivači su trgovačkog društva „Integrirani prijevoz Zagrebačkog područja“ d.o.o. čiji predstavnici sudjeluju u izradi prijedloga Zakona o integriranom prijevozu putnika; te prema posljednjim informacijama prijedlog Zakona o IPP-u se planira donijeti u 2018. godinu. Iz navedenog razloga predlaže se razmotriti da se odredbe o IPP-u reguliraju kroz zaseban Zakon.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE</p> |
| <p><b>Denis Buhin</b><br/> <b>Posebni pojmovi vezani za IPP, Članak 52.</b><br/>         Člankom 52. potrebno je omogućiti aktivno sudjelovanje mikro prijevoza u integriranom prijevozu putnika.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE</p> |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Opće odredbe o integriranom prijevozu putnika, Članak 54.</b><br/>         - na području više jedinica lokalne i/ili područne (regionalne) samouprave i/ili na određenom pilot području,</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆENO</p>                    |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Opće odredbe o integriranom prijevozu putnika, Članak 54.</b><br/>         Ispraviti stavku b) prema danom prijedlogu.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆENO</p>                    |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika, Članak 55.</b><br/>         Potrebno uspostaviti pravni mehanizam (članak ili stavku zakona) kojim se regulira način prestanka koncesijskog ugovora za županijski linijski prijevoz putnika kada se sklapa Ugovor o integriranom javnom prijevozu putnika. Dakle, potrebno je uspostaviti način kako dokinuti koncesijski ugovor, koji se sklapa na period od više godina. Ovo je moguće predvidjeti pravilnikom koji se donosi na osnovu Članka 33., stavka 4. (vidi prijedloge dane za članak 33, stavka 4)</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE</p> |
| <p><b>Darko Levačić</b><br/> <b>Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika, Članak 55.</b><br/>         Zakonom ili Pravilnikom propisati način prestanka koncesijskog ugovora za županijski linijski prijevoz putnika kada se sklapa Ugovor o integriranom javnom prijevozu putnika. Dakle, potrebno je uspostaviti način kako dokinuti koncesijski ugovor, koji se sklapa na period od više godina. Ovo je moguće predvidjeti pravilnikom koji se donosi na osnovu Članka 33., stavka 4.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         PRIMLJENO NA ZNANJE</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Ciljevi sklapanja Ugovora o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika, Članak 56.</b><br/> - utvrđivanje naknade za obavljanje usluge od javnog interesa</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p>  |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Ciljevi sklapanja Ugovora o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika, Članak 56.</b><br/> Dodati stavku prema prijedlogu kako bi se jasno odredile naknade za obavljanje usluge od javnog interesa.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p>  |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavezni prilozi Ugovora o integriranom javnom prijevozu putnika, Članak 57.</b><br/> - Troškovnik usluge prijevoza</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p>  |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavezni prilozi Ugovora o integriranom javnom prijevozu putnika, Članak 57.</b><br/> Zbog utvrđivanja jasnih troškova usluge prijevoza dodati predloženu stavku.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆENO</p>  |
| <p><b>Meštrović prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Prestanak Ugovora o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika, Članak 59.</b><br/> Ovaj članak treba u potpunosti brisati. Ako je ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza usklađen sa direktivom 1370/2007 (što se i zahtjeva u Članku 58.) time ne postoje razlozi da se novim zakonom, koncesijom ili ugovorom o komunalnim uslugama on može osporiti, tj. ovime se stvara nesigurnost u provođenju samog Ugovora o pružanju usluge integriranog prijevoza putnika, koji bi trebao biti dugoročnog karaktera i čvrst oslonac svim sudionicima. Kako će EU dati sredstva koja će biti raspoloživa temeljem ugovora o javnim uslugama, ako pročitaju ovaj Članak, i vide da ti ugovori se mogu raskinuti na ovaj način? Ovim člankom se pobija smisao same uredbe 1370/2007. koja je propisala sve potrebne elemente, te ga treba u potpunosti izbrisati. Sve odredbe o raskidu ugovora moraju biti navedene u samom Ugovoru, a ne da Zakon određuje kriterije raskida koji su nepoznati i neodređeni, te samim time ukidaju smisao postojanja istog.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE -</p>  |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Primjena ostalih propisa u integriranom javnom prijevozu putnika, Članak 60.</b><br/> U stavke koje sadrže vrste javnog prijevoza uključiti i „regionalni linijski prijevoz“ (ukoliko se pojam odluči unijeti u zakon).</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Pojam "regionalni linijski prijevoz" nije uvršten u zakon obzirom su člankom 32. stavak 2. pokriveni svi oblici javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu.</p> |
| <p><b>Darko Levačić</b><br/> <b>Primjena ostalih propisa u integriranom javnom prijevozu putnika, Članak 60.</b><br/> - dodati točku: „javni regionalni linijski prijevoz putnika“.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> NE PRIHVAĆA SE - Pojam "regionalni linijski prijevoz" nije uvršten u zakon obzirom su člankom 32. stavak 2. pokriveni svi oblici javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu.</p> |
| <p><b>Prešečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/> ČL.63. - DODATI NOVI STAVAK : (..) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLJANJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         ČLANAK 63. DODATI NOVI STAVAK (3a): "(3a) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor." RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK DODATI RADI KONTROLE KOLIČINE VOZNIH REDOVA I LINIJA U HRVATSKOJ. JEDINO BI OSTALO DA AUTOBUSNI KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA NOVIH LINIJA</p>                           | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         Članak 63. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK 3a): Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p>            | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         Članak 63. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK 3a) : Prije izdavanja dozvole, prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         Članak 63. Novi stavak PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK 3a : (3a) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         ČLANAK 63. DODATI NOVI STAVAK (3a): "(3a) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor." RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK DODATI RADI KONTROLE KOLIČINE VOZNIH REDOVA I LINIJA U HRVATSKOJ. JEDINO BI OSTALO DA AUTOBUSNI KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA NOVIH LINIJA</p>                             | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         Članak 63. DODATI NOVI STAVAK : (..) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p>                          | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         ČLANAK 63. DODATI NOVI STAVAK (3a): "(3a) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor." RAZLOG : PREDLOŽENI STAVAK DODATI RADI KONTROLE KOLIČINE VOZNIH REDOVA I LINIJA U HRVATSKOJ. JEDINO BI OSTALO DA AUTOBUSNI KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA NOVIH LINIJA</p>                       | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         Članak 63. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK 3a): 3a) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p> |



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         Članak 63. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK 3a) : (3a) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor<br/>         RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>           |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         Članak 63. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK 3a) : (3a) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor<br/>         RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p>        | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>           |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, Članak 63.</b><br/>         Članak 63. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK 3a): (3a) Prije izdavanja dozvole , prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost autobusnih kolodvora navedenih u voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i mogućnosti prihvata i otpreme autobusa, prema predloženom voznom redu za taj autobusni kolodvor<br/>         RAZLOG : OVO DODATI RADI KONTROLE BROJA VOZNIH REDOVA I LINIJA U RH. JEDINO BI OSTALO DA A. KOLODOVRI BUDU KOREKTIVNI FAKTOR, ODNOSNO KAO ALAT U ZAUSTAVLAJNJU NEKONTROLIRANOG I VELIKOG BROJA POJAVE NOVIH LINIJA</p>                    | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen</p>           |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 1. ...iz članka 53. stavka 2. NEISPRAVNO !! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 2. – vozni red mora biti odobren<br/>         PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : BRISATI : „ODOBREN“ I ZAMIJENITI SA : „USKLAĐEN“ RAZLOG : ZA TREĆE ZEMLJE, TREBA ZA NOVE VOZNE REDOVE PROVODITI POSTUPAK USKLAĐIVANJA, KAKO JE TO I PO VAŽEĆEM ZPCP.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 1. članka 53. stavka 2. ovoga Zakona NEISPRAVNO !! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 2. – vozni red mora biti odobren PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : BRISATI : „ODOBREN“ I ZAMIJENITI SA : „USKLAĐEN“ RAZLOG : ZA TREĆE ZEMLJE, TREBA ZA NOVE VOZNE REDOVE PROVODITI POSTUPAK USKLAĐIVANJA, KAKO JE TO I PO VAŽEĆEM ZPCP.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 1. ...iz članka 53. stavka 2... NEISPRAVNO !! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 2. PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : BRISATI : „ODOBREN“ I ZAMIJENITI SA : „USKLAĐEN“ RAZLOG : ZA TREĆE ZEMLJE, TREBA ZA NOVE VOZNE REDOVE PROVODITI POSTUPAK USKLAĐIVANJA, KAKO JE TO I PO VAŽEĆEM ZPCP.</p>                                       | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         U članku 64. stavak 2. alineja 3. zamijeniti riječ "odobren" s riječi "usklađen". RAZLOG: Obzirom na odredbe važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno je i nadalje provoditi postupak usklađivanja za treće zemlje.</p>                                   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 1. NEISPRAVNO - TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 2. -vozni red mora biti odobren, IZMIJENITI NA NAČIN : BRISATI : „ODOBREN“ I ZAMIJENITI SA : „USKLAĐEN“ RAZLOG : ZA TREĆE ZEMLJE, TREBA ZA NOVE VOZNE REDOVE PROVODITI POSTUPAK USKLAĐIVANJA, KAKO JE TO I PO VAŽEĆEM ZPCP.</p>              | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         U članku 64. stavak 2. alineja 3. zamijeniti riječ "odobren" s riječi "usklađen". RAZLOG: Obzirom na odredbe važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno je i nadalje provoditi postupak usklađivanja za treće zemlje.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 1. ...iz članka 53. stavka 2... - NEISPRAVNO!! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 2. "– vozni red mora biti odobren" - PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : BRISATI : „ODOBREN“ I ZAMIJENITI SA : „USKLAĐEN“ RAZLOG : ZA TREĆE ZEMLJE, TREBA ZA NOVE VOZNE REDOVE PROVODITI POSTUPAK USKLAĐIVANJA, KAKO JE TO I PO VAŽEĆEM ZPCP.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 1. ...iz članka 53. stavka 2... NEISPRAVNO!! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 2. PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : BRISATI : „ODOBREN“ I ZAMIJENITI SA : „USKLAĐEN“ RAZLOG : ZA TREĆE ZEMLJE, TREBA ZA NOVE VOZNE REDOVE PROVODITI POSTUPAK USKLAĐIVANJA, KAKO JE TO I PO VAŽEĆEM ZPCP.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 1. ...iz članka 53. stavka 2 . ... NEISPRAVNO !! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         Članak 64. Stavak 2. – vozni red mora biti odobren PRIJEDLOG - IZMIJENITI NA NAČIN : BRISATI : „ODOBREN“ I ZAMIJENITI SA : „USKLAĐEN“ RAZLOG : ZA TREĆE ZEMLJE, TREBA ZA NOVE VOZNE REDOVE PROVODITI POSTUPAK USKLAĐIVANJA, KAKO JE TO I PO VAŽEĆEM ZPCP.</p>                          | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         U članku 64. stavak 2. alineja 3. zamijeniti riječ "odobren" s riječi "usklađen". RAZLOG: Obzirom na odredbe važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno je i nadalje provoditi postupak usklađivanja za treće zemlje.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Dozvola za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 64.</b><br/>         ČL.64. ST.1. - TREBA USKLADITI POZIVANJE NA PRAVI ČLANAK I STAVAK<br/>         ČL.64. ST.2. - IZMIJENITI NA NAČIN : BRISATI : „ODOBREN“ I ZAMIJENITI SA : „USKLAĐEN“<br/>         RAZLOG : ZA TREĆE ZEMLJE, TREBA ZA NOVE VOZNE REDOVE PROVODITI POSTUPAK USKLAĐIVANJA, KAKO JE TO I PO VAŽEĆEM ZPCP.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         ČL.65. - TREBA USKLADITI POZIVANJE NA PRAVI ČLANAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         ČL.65. - TREBA USKLADITI POZIVANJE NA PRAVI ČLANAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         Članak 65. Odredbe članka 55. ovoga Zakona..<br/>         NEISPRAVNO !! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         Članak 65. Odredbe članka 55. ovoga Zakona..<br/>         NEISPRAVNO !! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         Članak 65. Odredbe članka 55. ovoga Zakona... -<br/>         NEISPRAVNO !! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         Članak 65. Odredbe članka 55. ovoga Zakona -<br/>         NEISPRAVNO - TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         ČL. 65. POTREBNO USKLADITI POZIVANJE NA PRAVI ČLANAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         Članak 65. Odredbe članka 55. ovoga Zakona..<br/>         NEISPRAVNO!! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         Članak 65. Odredbe članka 55. ovoga Zakona...<br/>         NEISPRAVNO !! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Postupak obnove ili izmjene dozvole za javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države, Članak 65.</b><br/>         Članak 65. Odredbe članka 55. ovoga Zakona...<br/> <b>NEISPRAVNO!! TREBA USKLADITI ČLANAK I STAVAK</b></p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         Članak 68. Stavak 2. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>         | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         Članak 68. Stavak 2. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>         | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         Članak 68. Stavak 2. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>        | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         Članak 68. Stavak 2. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         ČLANAK 68., ST.2. DODATI NOVI STAVAK (2a) : „(2a) UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN." RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         Članak 68. Stavak 2. DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>                                  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         ČLANAK 68., ST.2. DODATI NOVI STAVAK (2a) : „(2a) UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN." RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         Članak 68. Stavak 2. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         Članak 68. Novi stavak PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>                              |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         Članak 68. Stavak 2. PRIJEDLOG – DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>       | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>                              |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         ČLANAK 68., ST.2. DODATI NOVI STAVAK (2a) : „(2a) UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN." RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p>                       | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>                              |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Trajna obustava prijevoza, Članak 68.</b><br/>         ČL.68. ST.2. - DODATI NOVI STAVAK (2a) : „UKOLIKO MINISTARSTVO NE DONESE RJEŠENJE O UKIDANJU DOZVOLE IZ STAVKA (2) U ROKU OD 15 DANA OD DANA ZAPRIMANJA ZAHTJEVA, SMATRA SE PODNESENI ZAHTJEV VALJAN RAZLOG : POSTUPAK DONOŠENJA RJEŠENJA MOŽE POTRAJATI DUŽI PERIOD, A UKOLIKO JE NPR. RAZLOG UKIDANJA LINIJE EKONOMSKE PRIRODE ODNOSNO PRIJEVOZNIK OBAVLJA PRIJEVOZ SA GUBITKOM, DOVODI SE U SITUACIJU JOŠ VEĆEG GUBITKA, UKOLIKO MORA VOZITI DO DONOŠENJA RJEŠENJA, A VEĆEG VREMENSKOG RAZDOBLJA.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćen prijedlog</p>                              |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/>         Članak 71. Stavak 11. BRISATI: PUTNIČKO KOMBI VOZILO</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/> Udruženje trgovine motornim vozilima HGK predlaže izmijeniti stavak 11. na način da glasi: „(11) U slučaju prijevoza iz stavka 4. ovoga članka, primjenjujući načelo reciprociteta, međunarodnim ugovorom se može definirati da se isti prijevoz može obavljati osobnim automobilom kapaciteta 7+1 i 8+1 putničko mjesto (putničko kombi vozilo).“ U kategoriju putničkih kombi vozila spadaju i vozila s konfiguracijom sjedala 7+1, kao i vozila s konfiguracijom 8+1 te čine značajan segment vozila koja se koriste u obavljanju djelatnosti navedene u predmetnim člancima Nacrta prijedloga zakona. Definiranjem samo vozila sa konfiguracijom sjedala 8+1 kao onima kojima se mogu obavljati navedene djelatnosti diskriminira se pružatelje usluga koji za obavljanje predmetnih djelatnosti koriste vozilima sa konfiguracijom 7+1. Značajan segment navedenih tipova usluga čine usluge prijevoza vezane uz turističku djelatnost gdje putnička kombi vozila sa konfiguracijom 7+1 čine značajan dio voznog parka prijevoznika obzirom na zahtjeve korisnika. Obzirom da je u trenutno važećem Zakonu bilo dozvoljena opcija putničkih kombi vozila sa konfiguracijom 7+1 te 8+1 Udruženje ne vidi razlog te intenciju zakonodavca za isključivanje mogućnosti daljnjeg korištenja putničkih kombi vozila sa konfiguracijom sjedala 7+1 te predlaže da se prijedlog uvaži i uvrsti formulacija kako je navedeno.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno-neprihvaća se putničko kombi vozilo</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/> Članak 71. Stavak 11. BRISATI: PUTNIČKO KOMBI VOZILO</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p>                     |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/> Članak 71. Stavak 11. BRISATI: PUTNIČKO KOMBI VOZILO</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p>                     |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/> Članak 71. Stavak 11. BRISATI : (PUTNIČKO KOMBI VOZILO)</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p>                     |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/> Članak 71. Stavak 11. BRISATI: PUTNIČKO KOMBI VOZILO</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p>                     |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/> Članak 71. Stavak 11. Brisati: Putničko kombi vozilo.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p>                     |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/> Članak 71. Stavak 11. BRISATI: PUTNIČKO KOMBI VOZILO</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p>                     |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/> Članak 71. Stavak 11. BRISATI: PUTNIČKO KOMBI VOZILO</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p>                     |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/>         Članak 71. Stavak 11. BRISATI: Putničko kombi vozilo</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, Članak 71.</b><br/>         Članak 71. Stavak 11. BRISATI: PUTNIČKO KOMBI VOZILO</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno je i briše se (putničko kombi vozilo)</p> |
| <p><b>Zagrebtrans d.o.o.</b><br/> <b>Način obavljanja javnog prijevoza tereta, Članak 77.</b><br/>         - Zašto se spominje samo unutarnji prijevoz, a ne i međunarodni? Ovaj zakon bi se trebao odnositi na oboje.<br/>         - Smatramo da je iznimno važno i nužno zakonom definirati odgovornost za podatke unesene u teretni list, te prebaciti dio prekršajne odgovornosti i na pošiljaoca (krcatelj) tereta. Trebalo bi dodati nešto u ovom smislu: „Podaci upisani u teretni list moraju odgovarati stvarno utovarenoj vrsti, masi i količini tereta“ „Pošiljalac (krcatelj?) tereta je odgovoran za ispravno deklariranje vrste, mase i količine tereta prema prijevozniku, te je ovjerom teretnog lista u rubrici za pošiljaoca odgovoran za ispravnost podataka unesenih u isti“ „Pošiljalac tereta je dužan poduzeti sve potrebne mjere kako bi izbjegao pretovar vozila, bilo da se radi o osovinskom preopterećenju ili ukupnoj masi prijevoza. U slučajevima izvanrednih prijevoza se primjenjuju odredbe članka 78“ Razlog je taj što sami krcatelji/pošiljaoci često direktno i indirektno tjeraju prijevoznike na prekršaje. Dok oni ne počnu odgovarati pred zakonom to se neće promijeniti. A to bi mogla biti i destimulativna mjera za pretovare rasutog tereta, jer je tu velika krivnja baš pošiljaoca. - stavak 3) se poziva na krivi broj članka</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p>                   |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Način obavljanja javnog prijevoza tereta, Članak 77.</b><br/>         Udruženje cestovnog teretnog prometa ističe kako se i u unutarnjem prijevozu tereta primjenjuju se odredbe važećeg CMR sporazuma.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>                    |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Način obavljanja javnog prijevoza tereta, Članak 77.</b><br/>         Sa člankom 77. smo suglasni, jer Zakon ispravno primjećuje da odgovornost za pretovar mora biti podijeljena između pošiljatelja tereta – utovaritelja, prijevoznika i primatelja tereta – istovaritelja.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>                    |
| <p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika</b><br/> <b>Način obavljanja javnog prijevoza tereta, Članak 77.</b><br/>         Potrebno je naglasiti i staviti na prvo mjesto odgovornost pošiljatelja tereta-utovaritelja. Upravo taj subjekt jedini raspolaže stvarnim informacijama glede utovarene robe.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>                    |
| <p><b>Branko Šimunić</b><br/> <b>Način obavljanja javnog prijevoza tereta, Članak 77.</b><br/>         Članak 77. (2) Pošiljatelj tereta - utovaritelj je odgovoran koliko je utovarilo robe jer je on jedini ima točne informacije o stvarnoj i točnoj težini tereta koja se utovaruje.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje</p>                    |

**Zagrebtrans d.o.o.**

**Obavljanje izvanrednog prijevoza tereta, Članak 78.**

- Trebalo bi dodati: „Izvanredni prijevoz djeljivog tereta nije dozvoljen ukoliko dodatni teret povećava bilo koju od vanjskih dimenzija natovarenog prijevoznog sklopa (dužina, širina ili visina), te ukoliko je ukupna masa natovarenog prijevoznog sklopa veća od 40 tona. - Trebalo bi dodati: „Pošiljalac tereta, naručitelj prijevoza i prijevoznik zajednički i solidarno snose odgovornost za nedozvoljeni prijevoz djeljivog tereta“ - Trebalo bi dodati „Pošiljalac tereta je dužan deklarirati stvarne dimenzije i masu tereta prema prijevozniku. Prijevoznik je dužan prema dobivenim podacima zatražiti dozvolu za izvanredni prijevoz“ \* Prijevoznik u pravilu nema način za utvrđivanje točne mase tereta koju vozi, a pošiljatelji tereta to često zloupotrebljavaju. \* Cilj dodataka je kao i u članku 77, da se dio odgovornosti prebaci na pošiljaoca to jest naručioca prijevoza, jer oni često tjeraju prijevoznike na prekršaje. \* Tu se javlja i problematika rasutih tereta koja je drugačija od problematike djeljivih tereta u izvanrednim prijevozima. Inspekcija Ministarstva je dobro upoznata sa tom problematikom i smatramo da bi oni trebali u zakon ubaciti odredbu kojom se može lakše sankcionirati pretovare rasutih tereta. - Stavak (5) / Smatramo da bi za kontrolu trebali biti ovlašteni još i HAC, ARZ, Bina Istra, ŽUC i mogući ostali operateri prometnica. I oni bi trebali imati zakonsko ovlaštenje (mogućnost) za provođenje kontrole. Pogotovo je to bitno na autocestama. Praksa je pokazala da Inspekcija Ministarstva ima premalo vozila i osoblja da bi pokrivali sve bitne prometnice, a policija jednostavno ignorira očite prekršitelje (npr izvanredni prijevoz bez pratnje, kakvi se učestalo viđaju na prometnicama). - Stavak (6) / Na koji način će u praksi carinska uprava kontrolirati osovinska opterećenja? Oni nemaju opremu za to. Tu bi trebalo dodati još barem mogućnost kontrole od HC i Inspekcije Ministarstva. Primjer dobrog rješenja u praksi: Svi glavni granični prijelazi u Mađarskoj su opremljeni kolnim vagama za mjerenje osovinskih opterećenja. I nema šanse da prođe kroz granični prijelaz teretno vozilo koje premašuje dozvoljene osovinske ili koje je bez dozvole za IP. Osim toga, Mađari na samim graničnim prijelazima izdaju i naplaćuju dozvole za IP manjih dimenzija i mase što znatno pojednostavljuje i ubrzava tranzit sa IP.

**Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika  
Raspodjela stranih dozvola, Članak 83.**

Protivimo se prijedlogu prema kojem bi raspodjelu stranih dozvola MMPI obavljalo putem Komora. Osim što poučenim iskustvom znamo da bi takav sistem pogodio raznim malverzacijama (primjera radi postojala je situacija u kojoj su neiskorištene dozvole stajale u Dubrovniku, a u sjevernim dijelovima RH ih se nije moglo dobiti), takvim sistemom će se povećati troškovi prijevoznika. Konkretno, troškovi su porasli za 100 % u fazi kada su Komore izdavale dozvole.

**Branko Šimunić**

**Raspodjela stranih dozvola, Članak 83.**

Članak 83. (1) Protivim se da Komora vrši raspodjelu CEMT dozvola i kritičnih dozvola već da to i dalje radi Ministarstvo. Prošle godine je Komora vršila raspodjelu dozvola za Tursku i nastali su veliki problemi. Za bilo koji problem da prijevoznik ima sa dozvolom ili CEMT dozvolom mora se obratiti Ministarstvu jer u komori to ne znaju.

**Djelomično prihvaćen**

Djelomično se prihvaća: St. 6. dodano je, Inspekcija cestovnog prometa Ministarstva, Ministarstvo unutarnjih poslova i Hrvatske ceste d.o.o. St.5. se ne prihvaća - upraviteljima koji se dodatno navode u primjedbi nije stavljeno u nadležnost kontrola mase i osovinskog opterećenja po uzoru na sadašnju praksu.

**Odbijen**

odbijen Predlagatelj želi ubrzati sustav raspodjele dozvola i učiniti isti operativnijim

**Odbijen**

odbijeno Predlagatelj želi ubrzati sustav raspodjele dozvola i učiniti isti operativnijim

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Branko Šimunić</b><br/> <b>Naknada za strane dozvole i troškove raspodjele,</b><br/> <b>Članak 85.</b><br/> članak 85. prema članku 85. dozvole će poskupjeti i to je novi trošak za prijevoznika</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika</b><br/> <b>Naknada za strane dozvole i troškove raspodjele,</b><br/> <b>Članak 85.</b><br/> Evidentno je da će prijevoznici zbog predviđenog novog sistema distribucije dozvola biti opterećeni dvostrukim naplatama. Ponovno nova forma parafiskalnog nameta? Zbog čega se stvara dupli trošak, pri čemu će Komore ubirati taj novac kao vlastiti prihod? Koji je pravni temelj ovakvog prijedloga, te čime se opravdava povećanje troškova izdavanja dozvola? Apsolutno se protivimo.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika</b><br/> <b>Dozvole za stranog prijevoznika i prijevoznika</b><br/> <b>Europske unije, Članak 88.</b><br/> Tražimo provođenje dosljedne kontrole stranih prijevoznika, a posebno na graničnim prijelazima s Mađarskom i Slovenijom. Opće je poznato da poneki prijevoznici ulaze na naš teritorij s istom dozvolom više puta. Tražimo postupanje na način da se kao obveznu dokumentaciju mora predati popunjenu presliku dozvola uz CMR, a kako bi se spriječile opisane malverzacije.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>Branko Šimunić</b><br/> <b>Dozvole za stranog prijevoznika i prijevoznika</b><br/> <b>Europske unije, Članak 88.</b><br/> Članak 88. (6) Kontrola stranih dozvola veliki je problem. Na ulazima u Hrvatsku na graničnim prijelazima s Mađarskom i Slovenijom nitko ne kontrolira strane prijevoznike i oni bez kontrole ulaze na teritorij Republike Hrvatske bez dozvola, s nepravilnim dozvolama, nekoliko puta s jednom dozvolom. predlažem da kontrolu dozvola uz Carinu i Inspekciju dozvolu mora tražiti i kontrolirati, arhivirati njenu kopiju primaoca robe ili pošiljaoca robe u Hrvatskoj i time će se spriječiti da strani prijevoznici vrše prijevoze bez dozvola ili po 10 puta s jednom te istom dozvolom ( navedenu praksu provodi susjedna Slovenija gdje to odlično funkcionira). Također predlažem da se kazna za nepravilno popunjenu dozvolu ili za neimanje dozvola naplati novčanom kaznom od 1500 EUR do 3000 EUR i dostavi nova ispravna dozvola na uvid nadležnim tijelima (kao što zakonski na isti način provode sve druge članice EU).</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Dozvole za stranog prijevoznika i prijevoznika</b><br/> <b>Europske unije, Članak 88.</b><br/> Udruženje cestovnog teretnog prometa HGK predlaže postojeći tekst stavka 6. Nacrta zamijeniti sljedećim tekstom: „Kontrolu ispravnosti dozvola mogu obavljati i Carinska uprava, Inspekcija cestovnog prometa Ministarstva i policija.“ Obrazloženje: Događa se često u praksi da se je prebacivala odgovornost te da istinsku kontrolu nije obavljao nitko. Taj trend je posebno naglašen ulaskom RH u EU.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ivan Dušan</b><br/> <b>Opće odredbe o obavljanju prijevoza za vlastite potrebe, Članak 94.</b><br/> Predlažem da se u članku 94 st 2 briše rečenica "Dokaz da je osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe zaposlena kod pravne ili fizičke osobe ili je sama fizička osoba se tijekom obavljanja prijevoza mora nalaziti u vozilu (ugovor o radu ili prijava na mirovinsko i zdravstveno osiguranje ili zadnji isplatni listić od plaće ili prijava – registracija obrta). " To je nepotrebna administracija, u današnje vrijeme jako je lagano na HZZO-u provjeriti da li je netko negdje zaposlen. Ujedno stvara probleme onim obrtnicima ili poduzećima koji imaju više vozila. To su dokumenti koje je lagano zaboraviti ponijeti sa sobom, a ukoliko imate više vozila i više djelatnika - na koji način će se u svim vozilima nalaziti podaci za sve djelatnike? Imate 3 vozila i 5 zaposlenika, a imate samo jednu obrtnicu i jedan primjerak prijave radnika na mirovinsko. I u praksi najčešće nikad ne znate koji radnik će sa kojim vozilom obavljati prijevoz.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno. Smatramo da je dužnost prijevoznika da vozačima osigura minimum potrebne dokumentacije koju moraju imati sa sobom u vozilu tijekom obavljanja prijevoza.</p> |
| <p><b>Ivan Dušan</b><br/> <b>Opće odredbe o obavljanju prijevoza za vlastite potrebe, Članak 94.</b><br/> Predlažem brisanje stavaka 4-12 članka 94. To je nepotrebna administracija. Pa logično je da svi obrtnici i poduzeća koji imaju teretno vozilo obavljau njime prijevoz za vlastite potrebe. Glupost. Ili da pojednostavnimo, preglašem da stanica za tehnički pregled prilikom registracije vozila obavijesti ured .državne uprave nadležnim za poslove prometa o postojanju vozila kojim će se obavljati prijevoz za vlastite potrebe. Ali to je ionako glupost, sva vozila za prijevoz tereta zavlastite potrebe se ionako evidentiraju prilikom registracije. Čemu ta nepotrebna administracija? Ionako jedinica lokalne samouprave ne može nikome uskratiti pravo na obavljanje prijevoza za vlastite potrebe.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Ivan Dušan</b><br/> <b>Opće odredbe o obavljanju prijevoza za vlastite potrebe, Članak 94.</b><br/> Ukoliko ne usvojite moje ranije prijedloge o potrebi ukidanja st 4-12 članka 94 - onda molim da se doda novi stavak koji će glasiti "Prijevoznik može započeti sa prijevozom tereta zavlastite potrebe danom prijave Uredu državne uprave u županiji u kojoj ima sjedište ili prebivalište, odnosno upravnom tijelu Grada Zagreba nadležnom za poslove prometa." Ovo stoga što postoje slučajevi da prijevoznik mora odmah po nabavi novog vozila započeti da prijevozom tereta prije nego tijelo izda Prijavu prijevoza. što akonadležno tijelo ne izda isti dan prijavu prijevoza?</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Prijevoz osoba za vlastite potrebe, Članak 95.</b><br/> Strukovna grupacija cestovnog linijskog prijevoza putnika i povremenog prijevoza putnika pri HGK ŽK Split predlažu da se dodaju stavci koji će regulirati da pravne ili fizičke osobe koje obavljaju prijevoz osoba za vlastite potrebe moraju imati licenciju za prijevoz putnika te da vozači moraju imati početne kvalifikacije, tj. mora biti kv vozač motornog vozila. Obrazloženje: na ovaj način se prijevoznici koji obavljaju povremeni prijevoz putnika stavljaju u nepovoljniji položaj od hotela, ACI marina, agencija i dr. koji pod krinkom prijevoza za vlastite potrebe obavljaju istu vrstu prijevoza, a nisu dužni imati licenciju i kv vozača. Otvara se i pitanje sigurnosti putnika koje voze vozači koji nemaju početne kvalifikacije.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - za prijevoz osoba za vlastite potrebe nije potrebno posjedovati licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu.</p>                     |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Prijevoz osoba za vlastite potrebe, Članak 95.</b><br/> U članak 95. treba dodati stavak 5. koji će glasiti: „(5) Prijevoz osoba za vlastite potrebe u unutarnjem cestovnom prometu domaći prijevoznik može obavljati isključivo osobnim vozilima (7+1).“ U praksi je potrebno uvesti reda u prijevoz osoba za vlasite potrebe.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Ne prihvaća se. "Prijevoz za vlastite potrebe" dobro je opisan u općim pojmovima i u članku 95. stavku 4., kao i dokazi.</p>                                     |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Prijevoz tereta za vlastite potrebe, Članak 96.</b><br/> Sa člankom 96. smo suglasni, odnosno s dodatnim uvjetom da se prijevoz tereta za osobne potrebe ograniči na vozila do 12 tona, uz uvjet da se u članak 4. točku 40. unese obveza isticanja naljepnice koja označava prijevoz za vlastite potrebe.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Zagrebtrans d.o.o.</b><br/> <b>Prijevoz tereta za vlastite potrebe, Članak 96.</b><br/> - Stavak (3) / Ne znamo koji je razlog za ograničenje 12t. Naš prijedlog je brisati. Na primjer kakav je onda prijevoz kad Zagrebtrans vlastitom labudicom ili šleperom nekomercijalno prevozi vlastitu dizalicu sa lokacije na Zagrebtrans Jankomir do lokacije Zagrebtrans Rugvica? Šleperske prikolice su nosivosti i preko 24t, a labudice mogu biti i znatno više.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - Predlagatelj želi zakonskim rješenjem smanjiti dosadašnju zlouporabu prijevoza za vlastite potrebe i unaprijediti sustav javnog prijevoza tereta.</p> |
| <p><b>Zagrebtrans d.o.o.</b><br/> <b>Obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, Članak 97.</b><br/> - Stavak (1) / Trebalo bi dodati u djelatnosti agenta i „Ishođenje dozvola za obavljanje izvanrednih prijevoza, te organizacije pratnji izvanrednih prijevoza na teritoriju RH) - Stavak (4) / Mišljenja smo da bi to trebalo biti čak i više, npr 500.000 kn.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćen</p>  |
| <p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika</b><br/> <b>Obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, Članak 97.</b><br/> Ad. čl. 97. st. 5. Nacrta prijedloga Tražimo povećanje osigurane svote za štetu na iznos od 1.000.000,00 kn (jedan milijun) za sve odštetne zahtjeve u jednoj osiguravateljskoj godini.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno. Podignuto sa 350.000,00 HRK na 750.000,00 HRK.</p>   |
| <p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika</b><br/> <b>Obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, Članak 97.</b><br/> Ad. čl. 97. st. 10. Nacrta prijedloga Tražimo izmjenu predloženog stavka, na način da bi isti glasilo: Odredbe ovoga Zakona o postupku i načinu izdavanja i ukidanja licencije za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza te odredbe o uvjetima za upravitelja prijevoza, na odgovarajući način se primijenjuju i na izdavanje i ukidanje licencije za obavljanje agencijske djelatnosti.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Predmetnom zakonskom odredbom ne uređuje se pitanje upravitelja prijevoza.</p>   |
| <p><b>Nikoleta Radionov</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XII. UGOVORI U CESTOVNOM PRIJEVOZU</b><br/> Kompletan sistem imovinsko-pravnih odredaba koje uređuju ugovore u cestovnom prijevozu ukinut je 2002 g. Od tada je cestovni prijevoz jedina grana prijevoza koja nema poseban propis (lex specialis) koji uređuje ugovore o prijevozu tereta i putnika unutar Hrvatske. Ovakvo je stanje vrlo opasno za industriju cestovnog prijevoza - u brojnim slučajevima u posljednjih 15-ak godina se pokazalo čak pogubno- obzirom ne postoji adekvatan pravni okvir i pripadajući instituti za zaštitu legitimnih ekonomskih prava prijevoznika u slučaju većih šteta u prijevozu putnika i tereta. Problem koji je u hrvatskom</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje. Uvažavamo primjedbe na način da će ovo Ministarstvo vrlo brzo krenuti u izradu posebnog propisa po Vašem prijedlogu.</p>        |

cestovnom pravu kreiran ukidanjem svih odredaba o ugovorima o prijevozu putnika, prtljage i tereta 2002.g., te pravnom prazninom koja je time nastala na razini lex specialisa, detaljno je analiziran u pravnoj doktrini u posljednjih 15-ak godina, te su tamo predložena i konkretna rješenja. Ništa od toga, nažalost, nije preuzeto u predloženom nacrtu ZOPCP-a, tj. u jednom jedinom članku kojim se pretendira urediti jedno od najsloženijih pitanja transportnog prava u području cestovnog prometa - ugovore o prijevozu, kao i druge prateće ugovore koje predloženi propis uređuje. Odredba čl. 98 u cijelosti je pogrešna, nepotpuna i neprihvatljiva. Zbog nekvalitetnog predloženog uređenja i potrebe za vrlo opsežnim intervencijama u predložni tekst ovog dijela Zakona predlažemo u cijelosti UKINUTI Glavu XII "Ugovori u cestovom prijevozu" i ovu materiju urediti posebnim zakonom. Razlozi za to su slijedeći: 1. Materija ugovora o prijevozu tereta u cijelosti je u nadležnosti država članica EU, tj. nije dio preuzete nadležnosti EU, obzirom o ovom pitanju ne postoji pravna stečevina. Materija ugovora o prijevozu putnika i prtljage djelomično je u nadležnosti država članica, dok o dijelu pitanja postoji pravna stečevina EU (Uredbe - direktna primjena). Predloženim tekstom čl. 89 ZOPCP propušta se na kvalitetan način urediti materija u nacionalnoj nadležnosti, dok se na stečevinu koja postoji postojeći tekst uopće ne referira. To samo po sebi nije problem zbog direktne primjene, no narušava sistematiku nacrtu ZOPCP obzirom se sustavno kroz čitav propis interpoliraju odredbe koje transponiraju postojeće Uredbe o određenoj materiji u drugim dijelovima zakona. 2. Zakon o obveznim odnosima kao opći propis (lex generalis) nije adekvatan propis za primjenu u pojedinoj grani prometa, zbog općenitosti svojih odredaba i nepostojanja posebnih instituta specifičnih za pojedinu granu prijevoza, koji instituti služe upravo zaštiti interesa prijevoznika. Za detaljnu analizu razloga upućujemo na postojeću doktrinu, no spomenimo samo da je razlog za postojanje odredaba o ugovoru o prijevozu u ZOO uzrokovan načelom monizma koje je prihvaćeno u hrvatskom obveznom pravu; svi nominatni ugovori - a ugovor o prijevozu je jedan od njih - moraju biti definirani općim propisom (lex generalis-om), ali **BEZ IKAKVE NAMJERE DA SE TAKVE OPĆENITE ODREDBE PRIMJENJUJU U KOMERCIJALNIM ODNOSIMA POJEDINIH PROMETNIH GRANA**. Naime, razlike u tehnologiji i uvjetima prijevoza, te financijskim i drugim uvjetima poslovanja prijevoznika, nameću nužnost postojanja mreže posebnih propisa o ugovorima o prijevozu tereta i putnika za svaku pojedinu granu prijevoza, što je beziznimno prihvaćeno u svim granama prijevoza OSIM U CESTOVNOM (zbog pogreške MMPI i ukidanja ovih odredaba 2002. g.), te u svim drugim državama u širem i daljem okruženju. Ukidanje fine mreže propisa o ugovorima o prijevozu u cestovnom prometu 2002, pravnom prazninom koja je time nastala na razini lex specialis-a, te primjenom odredaba ZOO "iz nužde" prijevoznici su ostali bez efikasnih mehanizama obrane i oslobođenja od odgovornosti, te mogućnosti ograničenja svoje odgovornosti po visini kod svih šteta u domaćem prijevozu, što su osnovna sredstva dugoročno održivog tržišnog poslovanja koja predstavljaju elementarnu osnovu propisa koji štite sve njihove konkurente u drugim državama. Na taj se način prijevoznici koji obavljaju prijevoz unutar RH (posebno važno u uvjetima djelomične liberalizacije kabotažnog tržišta!) stavljaju u vrlo opasan položaj - mogućnost da trebaju platiti naknade šteta koje nisu pokrivena osiguranjem

profesionalne odgovornosti i za koje nigdje drugdje osim u nacionalnom prijevozu unutar RH ne bi odgovarali. 2. Ugovor o međunarodnom prijevozu tereta uređen je CMR konvencijom iz 1956. kako je izmijenjena SDR- CMR Protokolom iz 1978. g. Najjednostavnije rješenje jest analogna primjena ovih odredaba i u domaćem prijevozu tereta, čime bi se izjednačila pravna uređenja za domaći i međunarodni prijevoz tereta. 3. Ugovor o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage uređen je u RH i nekolicini drugih država CVR konvencijom iz 1973 g., koja NE predstavlja adekvatan pravni okvir za uređenje ovog pitanja, te je potrebno ovu materiju detaljno i cjelovito urediti posebnim propisom o ugovorima o prijevozu u cestovnom prometu. Obzirom na uznapredovalu fazu izrade nacrtu ZOPCP, nije moguće postići adekvatnu razinu kvalitete ovih odredaba u postupku e-savjetovanja, niti složenost ove materije opravdava ovakav način rada. 4. Uvjeti osiguranja profesionalne odgovornosti prijevoznika na domaćem, a koliko nam je poznato i stranom, tržištu osiguranja usklađeni su sa uobičajenim imovinsko-pravnim odredbama posebnih propisa koji uređuju materiju ugovora u cestovnom prijevozu, a kojih u Hrvatskoj (i dalje) nema i očito - neće ni biti predloženim tekstom ZOPCP. U takvim uvjetima je moguće da osiguratelji - legitimno - otklone isplatu određenih šteta. No, prijevoznici u domaćem prijevozu u RH na koje se primjenjuju odredbe ZOO će ostati bez mogućnosti obrane prema naručitelju prijevoza i time direktno odgovorni za štete, što može imati katastrofalne posljedice za njihovo poslovanje. Obzirom da je nepostojanje lex specialis-a za pojedinu granu prometa nečuveni propust u modernom transportnom pravu, ovakav ishod za prijevoznike otvara mogućnost i odgovornosti države za štetu zbog propusta da adekvatno regulira pojedino gospodarsko područje. Zbog toga propust nacrtu ZOPCP da KVALITETNO uredi materiju ugovora (nakon 15-ak godina pravne praznine) predstavlja vrlo ozbiljan propust kojega treba hitno otkloniti donošenjem posebnog propisa o ovoj materiji, kako je ranije već istaknuto. 5. Ugovori o prijevozu tereta, putnika i prtljage u cestovnom prijevozu su konsenzualnog karaktera i od tog pravila nema odstupanja niti u komparativnim nacionalnim pravima, niti u primjenjivim konvencijama za međunarodni prijevoz (CMR i CVR). Zbog toga je odredba čl. 98 st. 3. suprotna temeljnim načelima transportnog prava, suprotna odredbama konvencija koje obvezuju RH i u praksi neprimjenjiva. Inzistiranje na ovoj odredbi biti će vrlo neslavan presedan u međunarodnim razmjerima i izuzetno će otežati poslovanje prijevoznicima, zbog obrtimičnog i adhezijskog sklapanja brojnih ugovora. 6. Odredba čl. 98. st. 4. pretendira na određivanje bitnih sastojaka ugovora o prijevozu, što je potpuno nepotrebno i promašeno obzirom su isti sastojci uređeni odredbama ZOO na kojega ovaj članak (pogrešno, kako smo razložili) upućuje, te obzirom da je propustio sustavno urediti ČITAVU materiju ugovora o prijevozu. 7. Odredba čl. 98. st. 6 suvišna je jer ponavlja (pogrešnu) potrebu formalnosti ugovora. **ZAKLJUČAK:** U ovoj fazi izrade nacrtu ZOPCP potrebno je BRISATI Glavu XII i čl. 98, te imovinsko-pravnu materiju ugovora u cestovnom prijevozu konačno urediti sustavno i kvalitetno **POSEBNIM PROPISOM.** Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov Katedra za pomorsko i općeprometno pravo Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu Hrvatsko društvo za transportno pravo, predsjednica

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b></p> <p>Predlaže se uvođenje instituta trideset dnevnog (30) roka plaćanja kao i sankcije za nepoštivanje istoga, i to u odjeljku XII. iza čl. 98. uvođenjem novog članka 98a. Predlaže se s osnova načela zakonitosti i ekonomičnosti uvođenje predmetnog instituta, a u cilju uvođenja bolje discipline u ispunjavanju financijskih obveza u sektoru prijevoza, a koji je sektor trenutno u velikoj krizi. Predložimo slovenski model teksta: Slovenija (1) Vozarina za prijevoz robe i putnika određuje se ugovorom o prijevozu, općim uvjetima prijevoza ili na drugi uobičajeni način. (2) Rok za plaćanje vozarine je trideset dana od datuma izdavanja računa, ali ne više od šezdeset dana od izvršene usluge. (3) Bez obzira na prijašnji stavak, ugovorom o prijevozu se može urediti i kraći rok plaćanja. (4) Ukoliko ugovorom nije posebno uređen rok plaćanja, primijeniti će se rok određen u stavku 2. ovoga članka. (5) Ukoliko naručitelj ne plati prijevoz u predviđenom roku, za plaćanje vozarine zajedno s naručiteljem odgovara pošiljatelj ili primatelj, koji nije istovremeno naručitelj prijevoza. Pošiljatelj ili primatelj je dužan platiti vozarinu u roku od trideset dana od primitka poziva od strane prijevoznika, koji je zaista i obavio prijevoz, kojim pozivom traži plaćanje vozarine a što se dokazuje odgovarajućim dokumentom. (6) Prethodni stavak se ne primjenjuje na fizičke osobe. (7) Ukoliko je izdan jedinstveni račun za usluge izvršene u tekućem mjesecu, tada rok iz st. 2. ovoga članka počinje teći nakon posljednje izvršene usluge.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - rokovi za plaćanje usluga ostaju kako su definirani Zakonom.</p>  |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b></p> <p>Sa člankom 98. smo suglasni jer definiranje rokova plaćanja prijevoznčkih usluga mora biti propisano ovim Zakonom.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b></p> <p>Potrebno uskladiti s člankom 58. ovog prijedloga zakona i zakonom o koncesijama u Članku 56., stavak 2, koji sadrži sadržaj ugovora.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b></p> <p>ČLANAK 98. ST. 1. PRIJEDLOG &gt; DODATI NOVU ALINEJU : "- Ugovor o pružanju gospodarske javne usluge". RAZLOG: U skladu s prethodno predloženim člankom 43a).</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno.</p>  |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b></p> <p>Udruženje cestovnog teretnog prometa HGK predlaže nakon članka 98. dodati Poglavlje 3. iz Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 36/98), Ugovor o prijevozu tereta, 14 članaka kao što slijedi: 117; 119; 122; 124; 125; 146; 147; 148; 150; 151; 155; 156; 157; i 158. i članak 110.a iz slovenskog zakona o cestovnom prijevozu (2353. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2C), stran 6692.), Uradni list RS, št. 49/2011 z dne 24.6.2011.)<br/> Tekst članaka navodimo u nastavku: • 3. Ugovor o prijevozu tereta • Članak 117. • Prijevoznik ne može primiti na prijevoz teret, ako je prijevoz takvog tereta zakonom ili drugim propisom zabranjen. • Teret za koji su propisani posebni uvjeti prijevoza može se primiti na</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno Predlagatelj rješava ovo pitanje redefinicijom sustava plaćanja i odgovornosti za plaćanje.</p> |



prijevoz samo ako su ti uvjeti ispunjeni. • Članak 119. • Umjesto prijevoza ugovorenog tereta, na prijevoz se može predati drugi teret: • 1) ako se time ne mijenjaju uvjeti prijevoza na štetu prijevoznika, • 2) ako se time ne produljuje zadržavanje vozila u utovarnom i istovarnom mjestu, • 3) ako se time ne ugrožava sigurnost vozila i prometa, • 4) ako pošiljatelj preda prijevozniku, na njegov zahtjev, osiguranje za tražbinu koja bi mogla nastati zbog zamjene tereta. • Članak 122. • Prijevoznik je dužan postaviti vozilo u ugovoreno vrijeme i na mjesto koje je ugovorom određeno za utovar, ako to može učiniti bez opasnosti za vozilo i ako se na tom mjestu teret može utovariti bez oštećenja vozila. • Pošiljatelj i prijevoznik zajedno su odgovorni za štetu nastalu zbog pretovara vozila i nepravilnog rasporeda tereta. • Pošiljatelj je odgovoran za štetu koja nastane zbog pretovara vozila, ako je naznačio manju od stvarne težine tereta. • Članak 124. • Utovar tereta u vozilo mora započeti u ugovoreno vrijeme. • Vrijeme za utovar tereta u vozilo produljuje se za vrijeme za koje se utovar ne može obaviti, zbog razloga za koje nisu odgovorni ni pošiljatelj ni prijevoznik. • Ako se teret ne utovari u vozilo u ugovorenom roku zbog razloga za koji je odgovoran pošiljatelj, prijevoznik mora zadržati vozilo na utovarnom mjestu, a najdulje još polovicu ugovorenog vremena za utovar (dodatno utovarno vrijeme). • Za dodatno utovarno vrijeme prijevoznik ima pravo na posebnu naknadu u skladu s ugovorom, odnosno tarifom prijevoznika. • Ako se teret ne utovari u vozilo niti nakon isteka dodatnoga utovarnog vremena, prijevoznik može odustati od ugovora i zahtijevati naknadu štete. • Članak 125. • Vrijeme za utovar tereta u vozilo je i vrijeme potrebno za: • - popunjavanje teretnog lista, • - pokrivanje i učvršćivanje tereta u vozilu, ako je to dužan učiniti pošiljatelj, • - obavljanje radnji bez kojih prijevoz ne može započeti. • Članak 146. • Primatelj je dužan istovariti teret na mjestu koje sam odredi, ako ugovorom nije drukčije određeno. • Primatelj mora istovariti teret prema uputama prijevoznika koje se odnose na sigurnost i zaštitu osoba, vozila i tereta utovarenog u vozilo. • Na istovar tereta odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 122. i 124. ovoga Zakona. • Članak 147. • Ako primatelj ne istovari teret, prijevoznik može o trošku primatelja istovariti teret i raspolagati s teretom tako da: • 1) istovari teret i preda ga na čuvanje pogodnoj osobi ili ga može sam čuvati, • 2) teret odmah proda, ako je u kvaru ili mu prijete opasnost od kvara, ili ako su troškovi čuvanja veći od vrijednosti tereta. • Prijevoznik je dužan, o predaji tereta na čuvanje bez odgode, izvijestiti osobu ovlaštenu za raspolaganje s teretom. • Prijevoznik je odgovoran za izbor mjesta čuvanja tereta. • Kad prijevoznik postupi u skladu s odredbom stavka I. ovoga članka, prijevoz se smatra završenim. • Članak 148. • Ako u roku od 15 dana od dana predaje tereta na čuvanje, osoba ovlaštena za raspolaganje s teretom ne preuzme teret, prijevoznik ga može prodati. • Svotu ostvarenu prodajom tereta umanjenu za iznos troškova prijevoza, čuvanja i prodaje tereta, prijevoznik mora položiti kod suda u korist osobe ovlaštene za raspolaganje s teretom i o tome je izvijestiti. • Članak 150. • Ako primatelj preuzme teret bez prigovora, smatra se da je teret predan u skladu s podacima iz teretnog lista, a ako nema teretnog lista, u stanju u kojem je preuzet na prijevoz. • Primatelj gubi pravo na naknadu štete, ako u roku od sedam dana od dana preuzimanja tereta pisano ne prigovori za oštećenja tereta, koja nisu bila uočljiva kod preuzimanja. • Članak 151. • Prijevoznik mora bez odgode zatražiti uputu od pošiljatelja, ako primatelj odbije preuzeti teret i ako

prijevoznik ne može pronaći primatelja. . • Ako prijevoznik ne dobije uputu iz stavka 1. ovoga članka ili ako ne može predati teret, može uime, na trošak i rizik osobe koja je ovlaštena raspolagati s teretom, postupiti u skladu s člankom 147. ovoga Zakona. • Članak 155. • Prijevoznik se oslobađa od odgovornosti ako gubitak ili oštećenje tereta nastane zbog posebne opasnosti koja je u svezi s jednom ili više sljedećih okolnosti: • 1) upotrebom otvorenih i nepokrivenih vozila, ako je upotreba takvih vozila izričito ugovorena i naznačena na teretnom listu, • 2) ako teret nije upakiran ili nije dostatno upakiran, te je zbog tih nedostataka po svojoj naravi izložen gubitku ili oštećenju, • 3) utovarom, slaganjem i istovarom tereta koje obavi pošiljatelj, primatelj ili osobe koje rade na tim poslovima po nalogu pošiljatelja ili primatelja, • 4) naravi tereta koji je prema svojim svojstvima osobito podložan potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, zbog lomljenja, hrđanja, truljenja, sušenja, curenja, rasipanja ili djelovanja kukaca i sl., • 5) nepostojanjem oznaka ili nepotpunim oznakama na teretu. • Prijevoznik nije odgovoran za štetu koja nastane gubitkom ili oštećenjem žive životinje predane na prijevoz, ako dokaže da je poduzeo sve mjere koje je bio dužan poduzeti i postupio u skladu s uputama. • Ako prijevoznik utvrdi da je, prema okolnostima slučaja, gubitak ili oštećenje moglo nastati u svezi s jednom ili više posebnih opasnosti iz stavka 1. i 2. ovoga članka, pretpostavlja se da šteta proizlazi iz toga. • Nositelj prava, može dokazivati da šteta uopće nije nastala ili da djelomice nije nastala u svezi s bilo kojom okolnosti iz stavka 1. i 2. ovoga članka. • Članak 156. • Prijevoznik se ne može osloboditi od odgovornosti za štetu pozivanjem na odredbe članka 155. ovoga Zakona: • 1. ako pri prijevozu otvorenim ili nepokrivenim vozilom dođe do gubitka cijeloga tereta ili do neuobičajeno velikoga gubitka dijela tereta, • 2. ako se teret preveze vozilom koje je opremljeno za zaštitu tereta od topline, hladnoće, razlike u temperaturama ili vlažnosti zraka, a ne dokaže da je poduzeo sve što je prema okolnostima bio dužan poduzeti, a što se odnosi na izbor, održavanje i uporabu takve opreme te da je postupio prema posebnim uputama pošiljatelja. • Članak 157. • Ako prijevoznik ne preda primatelju teret u roku od 15 dana od dana kad je teret prema ugovoru bio dužan predati, smatra se da je teret izgubljen u prijevozu. • Ako prijevoznik prije isteka roka iz stavka 1. ovoga članka izjavi da je teret izgubljen, smatra se da je izgubljen onog dana kad prijevoznik izjavi da je izgubljen. • Članak 158. • Prijevoznik ne odgovara za štetu koja nastane prijevozom opasne tvari, ako pri preuzimanju tereta na prijevoz ne zna, niti bi mogao znati, da je riječ o opasnom teretu. Ubaciti članak 110.a iz slovenskog zakona o cestovnom prijevozu (2353. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2C), stran 6692.), Uradni list RS, št. 49/2011 z dne 24.6.2011.) • 110.a člen • (tridesetdnevni plačilni rok) • (1) Voznina za prevoz blaga in potnikov se določi s prevozno pogodbo, splošnimi prevoznimi pogoji ali na drug običajen način. • (2) Rok za plačilo voznine je trideset dni od datuma izdaje računa, vendar ne več kot šestdeset dni po opravljeni storitvi. • (3) Ne glede na prejšnji odstavek se s prevozno pogodbo lahko dogovori krajši plačilni rok. • (4) Če s pogodbo ni posebej določen plačilni rok, velja za plačilo rok, ki je določen v drugem odstavku tega člena. • (5) Če naročnik ne plača prevoza v določenem roku, za plačilo voznine skupaj z naročnikom odgovarja pošiljatelj ali prejemnik, ki ni hkrati naročnik prevoza. Pošiljatelj ali prejemnik je dolžan plačati voznino v tridesetih dneh od prejema poziva prevoznika, ki je dejansko opravil prevoz za plačilo

|  |   |
|--|---|
| <p>voznine, kar ta dokaže z ustrežno listino. • (6) Prejšnji odstavek se ne uporablja za fizične osebe. • (7) Če je izdan enotni račun za storitve opravljene v tekočem mesecu začne teči rok iz drugega odstavka tega člena po zadnji opravljeni storitvi. Prijevod članka 110a. iz Google prevoditelja: • članak 110a • (rok plačanja od 30 dana) • (1) Vožnja za prijevoz robe i putnika utvrđuje se ugovorom o transportu, općim uvjetima prijevoza ili na bilo koji drugi uobičajeni način. • (2) Rok za plaćanje cijene mora biti trideset dana od datuma izdavanja računa, ali ne dulje od šezdeset dana nakon pružanja usluge. (3) Bez obzira na prethodni odlomak, ugovor o transportu može se ugovoriti kraće razdoblje plaćanja. • (4) Ako rok plaćanja nije naveden u ugovoru, isplata je rok naveden u drugom stavku ovog članka. (5) Ako naručitelj ne plati prijevoz u određenom roku, pošiljatelj ili primatelj koji nije prijevozno tijelo odgovoran je za plaćanje cijene zajedno s klijentom. Pošiljatelj ili primatelj dužni su platiti porez u roku od trideset dana od primitka poziva nositelja koji je stvarno izvršio prijevoz za vozarinu, što dokazuje relevantni dokument. • (6) Prethodni se stavak ne odnosi na fizičke osobe. • (7) Ako je za tekući mjesec izdan jedan službeni račun, rok iz drugog stavka ovog članka započinje nakon posljednje obavljene usluge.</p> |   |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b><br/>         ČLANAK 98. ST. 1. PRIJEDLOG &gt; DODATI NOVU ALINEJU : "- Ugovor o pružanju gospodarske javne usluge". RAZLOG: U skladu s prethodno predloženim člankom 43a).</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p>                    |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b><br/>         Članak 98. Stavak 1. PRIJEDLOG - DODATI : „UGOVOR O PRUŽANJU GOSPODARSKE JAVNE USLUGE“ VEZANO UZ PRIJEDLOG NOVOG ČL. 43a).</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno</p>                     |
| <p><b>Zagrebtrans d.o.o.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b><br/>         - Zašto se nigdje ne spominje CMR konvencija koju je RH potpisala? U njoj su regulirani mnogi aspekti međunarodnog cestovnog prijevoza, to može pomoći u sudskoj praksi u slučajevima koji nisu pokriveni ovim zakonom. A CMR konvencija je ipak detaljnija nego ovaj zakon.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b><br/>         ČLANAK 98. ST. 1. PRIJEDLOG &gt; DODATI NOVU ALINEJU : "- Ugovor o pružanju gospodarske javne usluge". RAZLOG: U skladu s prethodno predloženim člankom 43a).</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p>                    |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu,</b><br/> <b>Članak 98.</b><br/>         Članak 98. Stavak 1. PRIJEDLOG - DODATI : „UGOVOR O PRUŽANJU GOSPODARSKE JAVNE USLUGE“ VEZANO UZ PRIJEDLOG NOVOG ČL. 43a).</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p>                    |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu, Članak 98.</b><br/>         Članak 98. Stavak 1. PRIJEDLOG - DODATI : „UGOVOR O PRUŽANJU GOSPODARSKE JAVNE USLUGE“ VEZANO UZ PRIJEDLOG NOVOG ČL. 43a).</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu, Članak 98.</b><br/>         Članak 98. Stavka 1. PRIJEDLOG - DODATI : „UGOVOR O PRUŽANJU GOSPODARSKE JAVNE USLUGE“ VEZANO UZ PRIJEDLOG NOVOG ČL. 43a).</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu, Članak 98.</b><br/>         Članak 98. Stavak 1. PRIJEDLOG - DODATI : „UGOVOR O PRUŽANJU GOSPODARSKE JAVNE USLUGE“ VEZANO UZ PRIJEDLOG NOVOG ČL. 43a).</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu, Članak 98.</b><br/>         Članak 98. Stavak 1. PRIJEDLOG - DODATI : „UGOVOR O PRUŽANJU GOSPODARSKE JAVNE USLUGE“ VEZANO UZ PRIJEDLOG NOVOG ČL. 43a).</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu, Članak 98.</b><br/>         Članak 98. Stavak 1. PRIJEDLOG - DODATI : „UGOVOR O PRUŽANJU GOSPODARSKE JAVNE USLUGE“ VEZANO UZ PRIJEDLOG NOVOG ČL. 43a).</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu, Članak 98.</b><br/>         ČLANAK 98. ST. 1. PRIJEDLOG : DODATI NOVU ALINEJU : "- Ugovor o pružanju gospodarske javne usluge". RAZLOG: U skladu s prethodno predloženim člankom 43a).</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p> |
| <p><b>Tomislav Pavošević</b><br/> <b>Usluge i opremljenost autobusnih kolodvora, Članak 99.</b><br/>         Članak 99. (Usluge i opremljenost autobusnih kolodvora): Dodati Stavak (1a): „Koncesionar i/ ili vlasnik autobusnog kolodvora dužan je, na svim medijima koje koristi za objavljivanje informacija o redu vožnje autobusa, objavljivati cijeli red vožnje za sve prijevoznike koji koriste taj autobusni kolodvor.“<br/>         Obrazloženje: Uobičajeno je da prijevoznici koji su ujedno i vlasnici ili koncesionari autobusnog kolodvora na svojim WEB stranicama objavljuju isključivo informacije o polascima svojih autobusa. Primjer je APP Požega koji je vlasnik autobusnog kolodvora u Požegi i koncesionar kolodvora u Osijeku i Novoj Gradiški (<a href="https://www.app.hr/">https://www.app.hr/</a>; <a href="https://www.app.hr/pozega-osijek-pozega">https://www.app.hr/pozega-osijek-pozega</a>; <a href="https://www.app.hr/autobusni-kolodvori/nova-gradiska">https://www.app.hr/autobusni-kolodvori/nova-gradiska</a>).<br/>         Na navedenim adresama koje su službene adrese za autobusne kolodvore u Požegi, Osijeku i Novoj Gradiški ne objavljuju se polasci prijevoznika Croatia bus Zagreb i Panturist Osijek, iako prijevoznici koriste njihove autobusne kolodvore. Iznimka je prijevoznik Panturist Osijek za kojega se informacije o voznom redu sada objavljuju.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Darko Levačić</b><br/> <b>Usluge i opremljenost autobusnih kolodvora, Članak 99.</b><br/> (2) umjesto riječi „najmanje“ treba stajati „obavezno“ putem svojih mrežnih (web) stranica, te ostalih kanala informiranja</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno.</p>                    |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Usluge i opremljenost autobusnih kolodvora, Članak 99.</b><br/> - Autobusni kolodvori dužni su imati vlastitu mrežnu (web) stranicu koju su dužni redovito ažurirati i na kojoj su dužni imati prikaz voznih redova i sve ostale informacije relevantne za prijevoz putnika.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno.</p>                    |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Usluge i opremljenost autobusnih kolodvora, Članak 99.</b><br/> U svrhu što boljeg i jasnijeg informiranja građana valja dodati stavku kako je ovdje predložena.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima, Članak 100.</b><br/> (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 isto javno objaviti, obavezno putem svojih mrežnih (web) stranica, te ostalih kanala informiranja.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno.</p>                    |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima, Članak 100.</b><br/> Ispraviti stavku (2) prema danom prijedlogu.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno.</p>                    |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom, Članak 101.</b><br/> ...</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom, Članak 101.</b><br/> .</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom, Članak 101.</b><br/> .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom, Članak 101.</b><br/> .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom, Članak 101.</b><br/> .</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom, Članak 101.</b><br/> .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom, Članak 101.</b><br/> .</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         Članak 102. Stavak 2. PRIJEDLOG -BRISATI (2) STAVAK.</p>                              | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         Članak 102. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI (2) STAVAK.</p>                     | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         Članak 102. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI (2) STAVAK.</p>                            | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         ČLANAK 102. ST. 2. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (2).</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         Članak 102. Stavak 2. BRISATI (2) STAVAK.</p>                                  | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         ČLANAK 102. ST. 2. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (2).</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         Članak 102. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI (2) STAVAK.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         Članak 102. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI (2) STAVAK</p>                    | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         Članak 102. Stavak 2. PRIJEDLOG - BRISATI (2) STAVAK.</p>                      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         ČLANAK 102. ST. 2. PRIJEDLOG : BRISATI STAVAK (2).</p>                                 | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/>         ČL.102. - PRIJEDLOG - BRISATI STAVAK.(2)</p>           | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - ne postoji razlog da se briše stavak 2.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/> Autobusni kolodvor dužan je izvijestiti inspekciju cestovnog prometa Ministarstva po uočenom neobavljanju prijevoza na odobrenoj liniji, ili više njih, najkasnije do 12 sati slijedećeg dana nakon uočenog neizvršavanja obaveza. Autobusni kolodvor dužan je izvijestiti nadležno tijelo ili lokalno nadležno tijelo (ako postoji) po uočenom neobavljanju prijevoza na odobrenoj liniji, ili više njih, najkasnije do 12 sati slijedećeg dana nakon uočenog neizvršavanja obaveza.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - iz tehničkih razloga razloga jer se obavještavanje nadležnih tijela obavlja putem pošte.</p> |
| <p><b>Ante Klečina</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/> Zbog što kvalitetnijeg praćenja kvalitete usluga prema građanima dodati predložene stavke.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje</p>   |
| <p><b>Darko Levačić</b><br/> <b>Obveze autobusnih kolodvora u kontroli obavljanja prijevoza putnika, Članak 102.</b><br/> stavak 2. bi trebao glasiti: (2) Autobusni kolodvor dužan je izvijestiti inspekciju cestovnog prometa Ministarstva i nadležno tijelo ili lokalno nadležno tijelo po uočenom neobavljanju prijevoza na pojedinoj liniji, ili više njih, najkasnije do 12 sati slijedećeg dana nakon uočenog neizvršavanja obaveza.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - iz tehničkih razloga razloga jer se obavještavanje nadležnih tijela obavlja putem pošte.</p> |
| <p><b>Krapinsko-zagorska županija</b><br/> <b>Ustroj i nadležnost Povjerenstva za žalbe, Članak 105.</b><br/> ČLANAK 105. STAVAK 3. U članku 105. stavku 3. dodati NOVU ALINEJU - iz članka 33. stavka 2. ovoga zakona – Rješenja o izdavanju Dozvola za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika<br/> Obrazloženje: prijedlogom članka 33. stavka 2. prijedloga ZPCP predviđeno je da se županijski prijevoz putnika može obavljati i na temelju Dozvola (nakon provedenog postupka usklađivanja vozničkih redova. Napominje se da je postupak izdavanja Dozvola upravni postupak. Prije izdavanja Dozvola prijevoznicima se izdaju Rješenja kojima se usvaja, odbija ili odbacuje zahtjev za izdavanje Dozvola, a tek nakon usvajanja zahtjeva izdaju se Dozvole. Kako je županijsko upravno tijelo prvostupanjsko, Povjerenstvo za žalbe pri MMPI bilo bi drugostupanjsko tijelo.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Ante Meštrović</b><br/> <b>Ustroj i nadležnost Povjerenstva za žalbe, Članak 105.</b><br/> U stavku 3. dodati : - iz članka 47. ovog Zakona. Propisano je da povjerenstov rješava o žalbi dok se to u članku 105. na navodi.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>CAMMEO</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVI. NADLEŽNOST MINISTARSTVA</b><br/> <b>USLUGA E-TAXI</b> Po uzoru na Nacionalni registar prijevoznika, ali i na aplikaciju izdanu od strane Grada Zagreba (dostupna je na web adresi: etaxi.zagreb.hr), s ciljem ostvarenja interesa javnosti, povećanja transparentnosti i olakšanja korisnicima, predlaže se osnivanje posebnog registra svih autotaksi dozvola u Republici Hrvatskoj koji bi prikazivao podatke o prijevozniku, vozačima, marki i starosti vozila, kao i cjenik. Na ovaj način uvodi se potpuna digitalizacija evidencije vezane uz taksi djelatnost. Pravilnikom će se odrediti da je na svako vozilo potrebno nalijepiti naljepnicu s bar kodom koji je sinkroniziran sa stanjem u e-taksi aplikaciji kako bi se kontrola izvršila u iznimno kratkom vremenu.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p> |
| <p><b>CAMMEO</b><br/> <b>XVI. NADLEŽNOST MINISTARSTVA, Vođenje Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika</b><br/> <b>NACIONALNI REGISTAR PRIJEVOZNIKA U</b> predloženom zakonskom tekstu uvodi se Nacionalni registar prijevoznika u članku 109: „(1) Ministarstvo vodi Nacionalni registar cestovnih prijevoznika u elektronskoj formi, kao jedinstvenu nacionalnu evidenciju svih podataka vezanih za odredbe ovog Zakona, odredbi Uredbi Europske unije, međunarodne konvencije i ugovore, te druge propise koji reguliraju djelatnost cestovnog prijevoza putnika i tereta, a koji su od važnosti za nesmetano funkcioniranje prijevoznog tržišta. (2) Ministarstvo će na svojim mrežnim stranicama omogućiti pristup Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika. „ Vjerujući u važnost transparentnosti predlažemo da Nacionalni registar cestovnih prijevoza, kako je opisano u članku 109, stavku 3 sadrži i „evidenciju svih izdanih dokumenata u autotaksi prijevozu.“ Uz svu javnu dokumentaciju vjerujemo da bi se povećalo povjerenje i institucija i građana u autotaksi djelatnost, ali i da bi se time ostvarila potpuna javnost rada institucija.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Vođenje Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika, Članak 109.</b><br/> Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 3. na način da glasi: „(3) Nacionalni registar cestovnih prijevoznika iz stavka 1. ovoga članka, najmanje sadrži: – evidenciju izdanih licencijskih kartica, – evidenciju Zajednice i njihovih kopija odnosno izvoda, – evidenciju vozila za koja su izdane licence i potvrde o posebnim uvjetima za vozila, – evidenciju podataka o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača odnosno Registar profesionalnih vozača, – evidenciju izdanih potvrda o prijavi prijevoza za vlastite potrebe, – evidenciju izdanih stranih dozvola za međunarodni prijevoz tereta, – evidenciju izdanih potvrda za vozače – državljane trećih država, – evidenciju izdanih dozvola za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika, – evidenciju izdanih dozvola za obavljanje međužupanijskog prijevoza putnika, – evidenciju linija u županijskom linijskom prijevozu putnika po županijama – evidenciju ugovora o obavljanju posebnog linijskog prijevoza u cestovnom prometu, – evidenciju izdanih dozvola za povremeni i naizmjenični prijevoz u međunarodnom cestovnom prometu - daljinar i najmanja vozna vremena u linijskom prijevozu putnika - evidenciju položenih ispita o stručnoj osposobljenosti - evidenciju svih izdanih dokumenata u autotaksi prijevozu - ostale evidencije predviđene ovim Zakonom i podzakonskim aktima“<br/> Obrazloženje:<br/> Predloženim načinom omogućava se maksimalna transparentnost, jednostavnost kontrole, nadzora i funkcioniranja sustava.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>                     |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>XVII. INSPEKCIJSKI NADZOR I NADLEŽNOST CARINSKE UPRAVE, Članak 111.</b><br/> Ovlasti kontrole taksi vozila treba dopustiti i policiji jer se provedba dosadašnjih zakona nije provodila zbog nedostatka inspektora i carinskih službi čemu svjedoči dvogodišnji nelegalni rad preko 3000 vozača ubera .<br/> Policiji se obim posla ne bi bitno povećao jer bi oni mogli samo utvrditi i evidentirati vozilo i vozača te naknadno od nadležnih tijela tražiti uvid da li dotični imaju sve potrebne dozvole od licence, dozvole za taksi djelatnost, ugovore o radi itd.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p>               | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prijhvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prijhvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prijhvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prijhvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |

**Udruženje obrtnika autotaksi prijevoznika Dubrovnik  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**HOK**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

Nisu sadržani opisi prekršaja, već samo pozivanje na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**RADIO TAKSI ZAGREB****JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Udruženje obrtnika Zadar****JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |

**Mario Macan**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović  
JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

**PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**autotaxi 3581**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

**PRIMJEDBE** Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. **PRIJEDLOG** Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.



**Obrt za autotaksi Igor Veverec**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijских tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijских tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

Luka Gavranović

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Hrvoje obrt za prijevoz**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Damjan Anić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

Salona

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

Siniša Škrinjar

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |
| <p><b>Ane Šimunović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p>                                    | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Ankica Stanković</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |
| <p><b>Toni Stanković</b><br/><b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |

**Maro Bratoš**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Marijan Krajnović**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O  
PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT  
PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U  
CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prijhvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prijhvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |



Tanja Krajnović

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

Kristina Filipović

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Smiljan Mahečić**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Martina Filipović**

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

Luca Filipović

**JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**TAKSI PRIJEVOZ RENATO BUĐA JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE**

PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

**Djelomično prihvaćen**

Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.</p>                             | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |
| <p><b>Marijo Gvozdenica</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XVIII. PREKRŠAJNE ODREDBE</b><br/> <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b><br/> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno - Zakon sadrži opise prekršaja. Odbijeno - uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/> Članak 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/> Članak 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p>   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/> Članak 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/>         ČLANAK 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja</p>                                 | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/>         ČLANAK 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja</p>                                       | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/>         Članak 112. PRIJEDLOG: Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja.</p>                       | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/>         Članak 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/>         Članak 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja.</p>                   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/>         Članak 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja.</p>                      | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/>         ČLANAK 112. PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja</p>                               | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Kategorizacija prekršaja, Članak 112.</b><br/>         PRIJEDLOG : Kod prekršajnih odredbi trebalo bi uvesti institut upozorenja kao što ga koristi MUP, dakle za manje prekršaje izdavati opomene, a u slučaju ponavljanja istih sankcionirati prekršitelja</p>           | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno Mjera upozorenja - opomena izdaje se na temelju članka 43.Prekršajnog zakona.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> Ad. čl. 113. - 116. Vežano za prekršajne odredbe tražimo: a) konkretni opis svakog prekršaja unutar članka o prekršajnim odredbama (a ne samo referiranjem na određeni broj članka) b) smanjenje raspona novčanih kazni za pravnu osobu / obrtnika i odgovornu osobu u pravnoj osobi za najmanje 50 (pedeset) posto - naime, smatramo da je potrebno raspon novčanih kazni prilagoditi realnoj financijskoj snazi hrvatskih cestovnih prijevoznika, a posebno u kontekstu kazni za prekršaje na koje prijevoznik nije mogao utjecati (prijevoznik nema mogućnosti saznati da li mu je vozač izgubio vozačku dozvolu za neku kategoriju ili slično)</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno Prihvaćeno - konkretni opis svakog prekršaja unutar članka o prekršajnim odredbama. Odbijeno - smanjenje raspona novčanih kazni. Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije.</p>                             |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>                                   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> U odnosu na članke 113. – 116. Nacrta, Udruženje cestovnog teretnog prometa HGK ističe kako su kazne za prekršaje višestruko veće od dosadašnjih koje su također bile previsoke. Predlaže se ovim člancima radi preciznosti i jasnoće definirati svaki pojedini prekršaj, a ne samo navesti članke Zakona na koje se kazne odnose. Po prvi puta se navodi i oduzimanje prijevoznog sredstva, a za dva ponovljena prekršaja u periodu od pet godina može se ostati i bez licence. Kazne su prevelike i predlaže ih se ih smanjiti najmanje na razinu dosadašnjih kazni.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno Prihvaćeno - konkretni opis svakog prekršaja unutar članka o prekršajnim odredbama. Odbijeno - smanjenje raspona novčanih kazni. Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije.</p>                             |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> Članak 113. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>               | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> Članak 113. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>            | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> Članak 113. PREKRŠAJNE ODREDBE U ČLANKU 113.,114., 115.,116. NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>          | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> Članak 113. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANKU 113. NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> Članak 113. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>        | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> Članak 113. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Laki prekršaji, Članak 113.</b><br/> Članak 113. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>         | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Članak 114. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Članak 114. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Članak 114. PREKRŠAJNE ODREDBE U ČLANKU 114. NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>                                | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Članak 114. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Članak 114. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>                   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Članak 114. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>                      | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p>                                      | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> U članak 114. stavak 2. iza alineje „članak 73.“ dodati alineju „članak 77.“ Način obavljanja javnog prijevoza tereta treba biti svrstan u kategoriju teških prekršaja.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije.</p>  |
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> U članku 114. stavku 2. brisati alineju „članak 91.“ Kabotaža za stranog prijevoznika navedena je kao najteži prekršaj u članku 116. s čime se slažemo, a očito je greškom svrstana i u prekršaj nižeg ranga.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>   |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Teški prekršaji, Članak 114.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p>      | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Iz članka 115. stavka 2. treba obrisati alineju „članak 77.“<br/> Zakon predviđa podijeljenu novčanu odgovornost za slučaj pretovara, a vrlo teškim prekršajem definirati pretovar na kojeg sam prijevoznik ne može samostalno utjecati i to na način da se takvo vozilo može oduzeti do pravomoćnosti rješenja o prekršaju, smatramo prestrogom i neprimjerenom kaznom. Time se prijevoznika stavlja u izrazito nepovoljan položaj jer mu Inspekcija može privremeno oduzeti vozilo, a dodatnih sankcija za pošiljatelja tereta – utovaritelja i primatelja tereta – istovaritelja nema.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije.</p>  |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Ivan Dušan</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Smatram da bi prekršaj iz članka 94 i 96 Zakona trebao spadati u grupu laganih prekršaja, a ne vrlo teških. To nisu teški prekršaji</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije</p>  |
| <p><b>Ivan Dušan</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Članak 115 stavak 5. Trebalo bi točno navesti u kojim slučajevima odnosno točno za koje prekršaje se može privremeno oduzeti vozilo ili taj stavak brisati. ovako se daje prevelika sloboda inspekciji cestovnog prometa.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Članak 115. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>           | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/>         Članak 115. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>                   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/>         Članak 115. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/>         Članak 115. PREKRŠAJNE ODREDBE ČLANKU 115. NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p>       | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Članak 115. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>               | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvraćajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Članak 115. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Vrlo teški prekršaji, Članak 115.</b><br/> Članak 115. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>         | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom i odvratajuće su i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>            | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. Stavak 2. ...- članka 5. NIJE U SKLADU S UREDBOM 403/2016 PRILOG I ON PREDVIĐA ISTI PREKRŠAJ U VTP A NE U NTP</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. Stavak 2. - članka 5. NIJE U SKLADU S UREDBOM 403/2016 PRILOG I ON PREDVIĐA ISTI PREKRŠAJ U VTP A NE U NTP</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403<br/> Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>          | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. Stavak 2. ... članka 5. NIJE U SKLADU S UREDBOM 403/2016 PRILOG I ON PREDVIĐA ISTI PREKRŠAJ U VTP A NE U NTP</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p>                    | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. Stavak 2. (2) Najtežim prekršajima iz stavka 1. ovoga članka, smatra se postupanje suprotno odredbama : - članka 5 - NIJE U SKLADU S UREDBOM 403/2016 PRILOG I ON PREDVIĐA ISTI PREKRŠAJ U VTP A NE U NTP</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. PREKRŠAJNE ODREDBE U ČLANKU 116. NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Zagrebtrans d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> - Stavak (1) / Iz našeg aspekta, gledajući pogotovo članak 78, smatramo da bi vozač trebao biti odgovoran za veći iznos, jer svjesno radi prekršaj i ugrožava sigurnost prometa. Prijedlog bi bio raspon kazne za vozača 5.000 – 10.000 kn.</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje - visina novčane kazne usklađena je sa pravnom regulativom Europske unije.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. Stavak 2. - članka 5. - NIJE U SKLADU S UREDBOM 403/2016 PRILOG I ON PREDVIĐA ISTI PREKRŠAJ U VTP A NE U NTP</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. Stavak 2. -članka 5. NIJE U SKLADU S UREDBOM 403/2016 PRILOG I ON PREDVIĐA ISTI PREKRŠAJ U VTP A NE U NTP</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. PREKRŠAJNE ODREDBE A U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 Razlog : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI.</p>    | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Članak 116. Stavak 2. -članka 5. NIJE U SKLADU S UREDBOM 403/2016 PRILOG I ON PREDVIĐA ISTI PREKRŠAJ U VTP A NE U NTP</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvratajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p>                                 | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvraćajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Najteži prekršaji, Članak 116.</b><br/> Sukladno komentaru članka 113. : U ČLANCIMA 113., 114., 115. i 116, PREKRŠAJNE ODREDBE NISU USKLAĐENE S UREDBAMA EZ-a. PRIJEDLOG : PREUZETI U CJELOSTI ODREDBE IZ UREDBI 1071/2009, čl.6., stavak 2., točka b) i ODREDBE IZ UREDBE 2016/403 RAZLOG : Predviđene kazne kao i njihov utjecaj na dobar ugled i privremeno gubljenje licencije su višestruko rigoroznije od za to predviđenih. Npr. : nisu razgraničene posljedice po počinjenom najtežem prekršaju odnosno njihovom zbroju, ne mogu se odnositi jednako npr. za poduzeće od 700 uposlenih i 500 autobusa istovjetno kao i za poduzeće ili obrt koje ima 3 vozila. Isto tako i mali broj počinjenih prekršaja u nerealno velika predložena razdoblja. TAKOĐER SU I PREDVIĐENE VISINE KAZNI PREVELIKE TE IH TREBA SVAKAKO SMANJITI</p> | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijen Prekršajne odredbe u potpunosti su usklađene s pravnom regulativom Europske unije, Kaznenim zakonom te su odvraćajuće i destimulirajuće na počinjenje prekršaja. U Zakonu se propisuje primjena metodologije za izračun stupnja rizika prijevoznika, ovisno o broju vozača.</p> |
| <p><b>UDRUŽENJE OBRTRNIKA PULA</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XIX. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE</b><br/> U prijelaznim i završnim odredbama potrebno je propisati rok važenja / prestanak važenja odluka JLS o autotaksi prijevozu i izdanih dozvola za autotaksi prijevoz.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAT SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ante Meštrović</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XIX. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE</b><br/> Prijelazne i završne odredbe kao jedan od najvažnijih djelova svakog zakona su u ovom slučaju potpuno zapostavljene a jako su važne. Gledajući prijelazne i završne odredbe izgleda kao da obavljanje autotaksi prijevoza počinje od eventualnog stupanja na snagu ovog Zakona. Potrebno je urediti i propisati što se događa s postojećim licencama, postojećim dozvolama za obavljanje autotaksi prijevoza, odlukama jedinica lokalne samouprave o obavljanju autotaksi prijevoza koji su na snazi. Ako se predmetno ne uredi nastaju velike pravne praznine koje su nedopustive i nastati će kompletni kaos u provedbi zakona, počevši od upravnih tijela pa do samih prijevoznika i inspekcija. Potrebno je uložiti trud i urediti gore navedeno kako ne bi došlo do potpunog kolapsa a i kako bi se svim sadašnjim prijevoznicima dalo do znanja što ih očekuje s donošenjem novog Zakona, a odnosi se na njihova postojeća prava.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno. Postojeće licence za autotaksi se produžuju s danom isteka na dodatnih 5 godina, ostale do kada vrijede (članak 118.stavak.6.)</p>  |
| <p><b>CAMMEO</b><br/> <b>JAVNO SAVJETOVANJE O OBRASCU ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA ZA NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU I NACRTU PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, XIX. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE</b><br/> <b>PRIJELAZNE ODREDBE</b> U prijelaznim odredbama, u članku 117, određuje se da će resorni Ministar u roku od 60 (šezdeset) dana od stupanja na snagu Zakona, donijeti različite pravilnike. Uz postojeću zakonsku proceduru donošenja i ovog Zakona i nadolazećih pravilnika, ukoliko bi taj rok zaista ostao 60 dana – postojala bi velika mogućnost da se autotaksi tržište u Republici Hrvatskoj potpuno liberalizira tek u četvrtom kvartalu 2018. godine, a što je iz perspektive onih koji su suočeni s nelegalnim i nelojalnom konkurencijom težak udarac. Novi zakon, kao i sve pripadajuće pravilnike, potrebno je donijeti čim prije, stoga predlažemo da se Ministru odredi rok od 30 dana za donošenje pravilnika.</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno - Nove Pravilnike Ministar će donijeti u roku 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/> Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : " Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmijenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : "Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana. Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP</p>                                 | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |
| <p><b>HGK</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Udruženje davatelja taksi usluga HGK predlaže izmijeniti stavak 1. na način da glasi: „ (1) Ministar će u roku od 30 (trideset dana) dana od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti sljedeće Pravilnike predviđene ovim Zakonom: - Pravilnik o sadržaju elektroničke aplikacije „e-taksi“... “<br/>         Obrazloženje: Hitnost potrebe donošenja podzakonskih propisa u roku od 30 dana je zbog potrebe što žurnijeg reguliranja tržišta koje je sezonski osjetljivo i oscilatorno (usko vezano uz oscilacije ponude i potražnje poglavito za vrijeme turističke sezone).</p>   | <p><b>Odbijen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Odbijeno - Pravilnik o sadržaju elektroničke aplikacije „e-taksi“ - Predmetno pitanje biti će riješeno nacionalnim registrom cestovnih prijevoznika.</p>  |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : "Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : " Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p>                   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : " Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : " Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p>                      | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : " Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potreno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p>            | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Prijedlog da se isti izmijeni na način : " Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen"</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : " Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : "Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p>          |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Donošenje podzakonskih propisa, Članak 117.</b><br/>         Čl. 117. st.1. Prijedlog da se isti izmijeni na način : "Ministar će u roku od 180 dana (stoosamdeset dana) od stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti slijedeće Pravilnike predviđene ovom Zakonom: ..." Čl. 117. st.1. alineja 6. Izmijeniti u članku 117. stavak 1. alineja 6. : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu (članak 33. stavak 4.) TAKO DA GLASI : "- Pravilnik o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (članak 33., stavak 4., i članak 64., stavak 2.) Razlog: Predložena izmjena u članku 64. stavak 2., alineja 3., da se provodi usklađivanje za međunarodne linije a za treće zemlje, gdje smo naveli da se izmijeni na način : Brisati riječ "odobren", i zamijeniti sa : "usklađen" RAZLOG : za treće zemlje je potrebno za nove vozne redove provoditi postupak usklađivanja, kako je to i po važećem ZPCP Razlog : Pravilnici su "alat" za kvalitetno i ispravno provođenje Zakona, te je sigurno potrebno određeno vrijeme da se isti kvalitetno i temeljito urade, a za to je potrebno i daleko više od 60 dana.</p>         | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Odbijeno - Čl. 117. st.1. - MMPI će u roku od 60 (šezdeset) dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona donijeti Pravilnike. Djelomično prihvaćeno - Čl. 117. st.1. alineja 6. - naziv Pravilnika je izmjenjen, dok se međunarodni prijevoz ne može regulirati Pravilnikom. Prihvaćeno - Članak 64. stavak 2., alineja 3.</p>          |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         Članak 118. Stavak 1. NIJE JASNO ! ŠTO ĆE SVE OPĆINE I IMATI KOMUNALNI PRIJEVOZ ?</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god.</p> |
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         Članak 118. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (3) : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika I ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEV INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEV GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Čazmatrans d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (4) : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 1. NIJE JASNO ! ŠTO ĆE SVE OPĆINE I IMATI KOMUNALNI PRIJEVOZ ?</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (3) : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika I ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEK INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEK GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (4) : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 1. NIJE JASNO ! ŠTO ĆE SVE OPĆINE I IMATI KOMUNALNI PRIJEVOZ ?</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god.</p>                   |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (3) : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika I ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEK INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEK GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA.</p>        | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu.</p>  |
| <p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (4) : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Panturist d.d.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. NEJASAN STAVAK, NAIME PITANJE JE DA LI ĆE PO OVOME SVE OPĆINE IMATI I KOMUNALNI PRIJEVOZ? ČLANAK 118. ST.3. DODATI TEKST U STAVKU (3) IZA RIJEČI ZAKONA : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEM INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEM GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA. ČLANAK 118. ST.4. DODATI TEKST U STAVKU (4) IZA RIJEČI KONCESIJE : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god. Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu. Prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.4.</p> |
| <p><b>APP d.d.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. NEJASAN STAVAK, NAIME PITANJE JE DA LI ĆE PO OVOME SVE OPĆINE IMATI I KOMUNALNI PRIJEVOZ? ČLANAK 118. ST.3. DODATI TEKST U STAVKU (3) IZA RIJEČI ZAKONA : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEM INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEM GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA. ČLANAK 118. ST.4. DODATI TEKST U STAVKU (4) IZA RIJEČI KONCESIJE : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>       | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god. Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu. Prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.4.</p> |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         Članak 118. Stavak 1. NIJE JASNO! ZAR ĆE SVE OPĆINE IMATI I KOMUNALNI PRIJEVOZ ?</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god.</p>   |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         Članak 118. Stavak 3. DODATI TEKST U STAVKU (3) : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika I ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEM INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEM GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu.</p>  |
| <p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         Članak 118. Stavak 4. DODATI TEKST U STAVKU (4) : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 1. NIJE JASNO ! ZAR ĆE SVE OPĆINE I IMATI KOMUNALNI PRIJEVOZ ?</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (3) : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika I ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEK INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEK GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS DALMACIJA PUTNIČKA AGENCIJA D.O.O.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (4) : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 1. NIJE JASNO ! ZAR ĆE SVE OPĆINE I IMATI KOMUNALNI PRIJEVOZ ?</p>  | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god.</p> |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (3) : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika I ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEK INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEK GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA.</p>                   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu.</p>  |
| <p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (4) : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> Prihvaćeno</p>  |

**Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.  
Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.**

Komentar na članak 118. st. 1. Prema predloženom članku 32. st. 3. Nacrta Zakona, i komunalni prijevoz obavlja se kao putnički, ekspresni i direktni prijevoz putnika. Putničke, ekspresne i direktne linije pak po članku 4. predloženog Zakona nameću obvezu pristajanja na više autobusnih kolodvora (putnički i ekspresni) odnosno na najmanje dva (direktni). Budući se komunalni prijevoz obavlja na teritoriju općine ili grada i da na teritoriju RH uglavnom ne postoje dva autobusna kolodvora u istoj općini, u puno općina niti jedan, proizlazi da je nemoguće postupiti po toj odredbi, tj. uspostaviti komunalni prijevoz bez autobusnih kolodvora. Ova odredba je nejasna i nesukladna ostalim odredbama zakona. Komentar na članak 118. st. 3. Odredba članka 118. st. 3. je neustavna jer dodjelom koncesije prestaju važiti dozvole za obavljanje županijskog prijevoza prije isteka roka njihovog važenja. Radi se o derogiranju stečenih prava na obavljanje prijevoza po dozvolama s rokom njihovog važenja pet godina. Dozvole su kao akti državne uprave izdane na temelju zakona. Ne mogu se novim zakonom dokinuti stečena prava po (opet) zakonu donesenom od istog tijela državne vlasti. Prijevoznici, domaći i strani poduzetnici, ulagali su kapital orijentirajući se i prema broju dozvola koje imaju i roku njihove valjanosti, koje su opet nakon pet godina obnavljali. Proizlazi, da ako po ovom zakonu prijevoznici mogu izgubiti stečeno pravo obavljanja prijevoza temeljem dozvola, da opet promjenom zakona mogu izgubiti i stečenu koncesiju prije isteka roka njenog važenja. Prihvaćanjem ovakve odredbe, potenciralo bi se pokretanje pitanja ocjene ustavnosti. U pitanju je elementarna pravna sigurnost kao ustavna kategorija. Prijevoznici s velikim temeljnim kapitalom, velikim brojem zaposlenika i dosadašnjim velikim ulaganjima na istim su pozicijama kao i prijevoznici koji nemaju takvu sposobnost u postupcima dodjele koncesije. Zato je, kao i u primjerima drugih resora državne vlasti potrebno uspostaviti prijelazno razdoblje. Stoga se predlaže propisati da županije „mogu“ dodijeliti koncesiju nakon isteka roka važenja dozvola po kojima se obavlja prijevoz na njenom području. RAZLOG: mogu, a ne moraju - jer po članku 33. st. 2. postoji izbor (ili temeljem dozvola ili temeljem koncesije). Dakle, i ova odredba je nesukladna s ostalim odredbama. PRIJEDLOG: Županije će dodijeliti koncesiju za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika sukladno odredbama članka 33. stavka 2. ovog Zakona nakon isteka roka važenja dozvola temeljem kojih se obavlja prijevoz na njenom području. Komentar na članak 118. st. 4. Ova odredba dobiva pravi značaj ako se prihvati prijedlog - Županije će dodijeliti koncesiju za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika sukladno odredbama članka 33. stavka 2. ovog Zakona nakon isteka roka važenja dozvola temeljem kojih se obavlja prijevoz na njenom području.

**Djelomično prihvaćen**

ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god. Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu. Prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.4.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Krapinsko-zagorska županija</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         ČLANAK 118 stavci 3 i 4 Predvidjeti i da se dozvole mogu obnoviti, ukoliko će se prijevoz obavljati temeljem Dozvola, budući da se prema prijedlogu članka 33. stavka 2. Zakona, osim davanja koncesija, javni županijski prijevoz može obavljati i na temelju Dozvola. <b>Obrazloženje:</b> Sukladno prijedlogu članka 33. stavka 2. Zakona, osim na temelju koncesija, županijski linijski prijevoz može se obavljati i na temelju Dozvola. Ovako definirani prijedlozi stavka 3. i 4. mogu stvoriti dojam da županijski linijski prijevoz koji se trenutno obavlja na temelju Dozvola, da Županije MORAJU dodijeliti koncesiju. Stoga bi ukoliko Županijama odgovara da se županijski linijski prijevoz putnika obavlja temeljem Dozvola, da Dozvole ostaju na snazi na isti rok koji su i izdane, a nakon toga će se Dozvole obnoviti.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno.</p>   |
| <p><b>Autotrans d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. NEJASAN STAVAK, NAIME PITANJE JE DA LI ĆE PO OVOME SVE OPĆINE IMATI I KOMUNALNI PRIJEVOZ? ČLANAK 118. ST.3. DODATI TEKST U STAVKU (3) IZA RIJEČI ZAKONA : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEM INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEM GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA. ČLANAK 118. ST.4. DODATI TEKST U STAVKU (4) IZA RIJEČI KONCESIJE : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god. Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu. Prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.4.</p> |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         Članak 118. Stavak 1. NIJE JASNO ! ŠTO ĆE SVE OPĆINE I IMATI KOMUNALNI PRIJEVOZ ?</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/>         ČLANAK 118. ST.1. Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika će se s prijevoznicima sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33.stavka 1 ovog Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1370/2007, najkasnije u roku do 30.11.2019. god.</p>   |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         Članak 118. Stavak 3. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (3) : „osim ako je prijevoz reguliran putem ugovora o integriranom prijevozu putnika I ili ugovorom o gospodarskoj javnoj usluzi“ RAZLOG : UKOLIKO JE PRIJEVOZ NA PODRUČJU ŽUPANIJE REGULIRAN PUTEM INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA ILI PUTEM GOSPODARSKE JAVNE USLUGE, KONCESIJA SE NE PROVODI DO ISTEKA UGOVORA O NAVEDENIM OBLICIMA PRIJEVOZA.</p>  | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/>         Djelomično prihvaćeno - ČLANAK 118. ST.3. preformulirano da će županije sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza osim u slučajevima kada je prijevoz reguliran ugovorom o integriranom prijevozu.</p>  |
| <p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/>         Članak 118. Stavak 4. PRIJEDLOG – DODATI TEKST U STAVKU (4) : „odnosno do dana početka važenja ugovora o integriranom prijevozu putnika ili ugovora o gospodarskoj javnoj usluzi“</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         Prihvaćeno</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Zagrebački holding d.o.o.</b><br/> <b>Rokovi za usklađivanje sa Zakonom, Članak 118.</b><br/> Članak 118, stavak 1 Potrebno je pojasniti obaveze prijevoznika za sklapanje novih ugovora sa jedinicom lokalne samouprave u kontekstu ugovora koji su potpisani 2017. godine. Obrazloženje: Hoće li Zagrebački električni tramvaj biti u obvezi sklopiti novi ugovor sa Gradom Zagrebom obzirom je novi ugovor potpisan početkom 2017.g. te da li je u obvezi kako navode sklopiti nove ugovore i sa ostalim jedinicama lokalne uprave (V. Gorica, Zaprešić, Bistra, itd...) na kojima obavlja prijevoz? Postojeći ugovori o javnoj usluzi koje ZET ima s Gradom Zagrebom i ostalim jedinicama lokalne uprave na kojima obavlja prijevoz su važeći, što čini prijelazno razdoblje u kojemu je moguće zadržati postojeće stanje područja opsluživanja, a nakon toga će se morati primijeniti Uredba EZ 1370/2007 prema kojoj će se Ugovori o javnom usluzi moći dodjeljivati od strane jedinica lokalne uprave prijevoznicima na osnovu javnog nadmetanja. Izuzetak će biti s prijevoznicima koji su u vlasništvu jedinica lokalne uprave, kojima će te jedinice, ukoliko to budu željele, moći ugovore o javnim uslugama dodijeliti i direktno, bez javnog nadmetanja, ali samo za svoje administrativno područje.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Prijelaznim i završnim odredbama Zakona predlagatelj uređuje trajanje ugovora koji su sklopljeni po ranijim propisima.</p>   |
| <p><b>RADIO TAKSI ZAGREB</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p>  |
| <p><b>AUTOPRIJEVOZ</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p>  |
| <p><b>Taxi ,obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. PRIJEDLOG Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspeksijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prequalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p><b>Bojan Bošnjak</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>              | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Davorin Dubenik</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>            | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>obrt za autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Željko Lončarek</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>            | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>JASENKA ŠRAM</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>             | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Mario Macan</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Danijel Bibić</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>            | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ovim putem</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. <b>PRIJEDLOG</b> Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>Ivica Klen</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. <b>PRIJEDLOG</b> Urediti prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>PUŽ OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Luka Gavranović</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/>         Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                                     | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Taksu obrt vl. Mirsad Hukić Jarnovićeve 11 Zagreb</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/>         • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi Igor Vevec</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/>         Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                        | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Obrt za auto-taxi prijevoz br. 3623</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/>         • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>               | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>autotaxi 3581</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/>         • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                                     | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/>         Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                                  | <p><b>Prihvaćen</b><br/>         PRIHVAĆA SE – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. <b>PRIJEDLOG Urediti</b> prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola.</p>   | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>autotaksi prijevoz</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. <b>PRIJEDLOG Urediti</b> prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijских tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>Obrt za autotaksi prijevoz vl. Rudolf Augustinović</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p>  |
| <p><b>Adonis obrt za autotaksi prijevoz vl Bruno Potkonjak</b><br/> <b>Završetak započetih postupaka, Članak 119.</b><br/> U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Vladimir Ruždjak</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. <b>PRIJEDLOG Urediti</b> prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.</p> | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>Dora Gregurek</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava. <b>PREKRŠAJNE ODREDBE PRIMJEDBE</b> Uopće ne sadrže opise prekršaja, već se samo pozivaju na postupanje „suprotno članku“. Neki od članaka sadrže brojne stavke pa je nejasno na koje se dijelove članaka misli. <b>PRIJEDLOG Urediti</b> prekršajne odredbe sa točno sadržanim opisom kažnjivog ponašanja. Unijeti i kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, a po primjeru Francuske. U Francuskoj je u Zakon o prijevozu uneseno posebno kazneno djelo sa zapriječenom kaznom zatvora do 2 godine kojim je kriminalizirano stavljanje kupaca u kontakt s osobama koje obavljaju djelatnost prijevoza bez propisanih dozvola. Izričito propisati uvjete i način oduzimanja vozila, odnosno sredstava počinjenja prekršaja i izricanje visokih novčanih kazni. Izričito propisati uvjete i načina gašenja aplikacija posredstvom kojih se krši zakon upravnim mjerama ovlaštenih inspekcijskih tijela.</p>    | <p><b>Djelomično prihvaćen</b><br/> Članak 119. – prijelazne i završne odredbe Zakona <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti. Odbijeno uvođenje kaznene odredbe kako bi se najteža kršenja zakona sankcionirala i kroz kazneni postupak, jer nisu previđene i potrebne. U postupku donošenja Zakona potrebno je dobiti izjavu o suglasnosti od strane Ministarstva pravosuđa po kojoj ne može doći do preklapanja prekršaja i kaznenih djela, te su sva kršenja u Zakonu prekvalificirana kao prekršaji. Odbijeno uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet Zakona nego Prekršajnog zakona.</p> |
| <p><b>Hrvoje obrt za prijevoz</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Damjan Anić</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati napostojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                     | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Siniša Škrinjar</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Jasmin Karajić</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati napostojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava</p>                   | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Taksi prijevoz Ivan Pilko 2325</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>ANĐELKA PILKO</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Luca Filipović</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                 | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Martina Filipović</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>              | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Smiljan Mahečić</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Kristina Filipović</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p> | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Tanja Krajnović</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Emanuela Liko</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>                    | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Jozo Kovačević</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>       | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>Marijan Krajnović</b><br/> <b>Završetak započelih postupaka, Članak 119.</b><br/> • Članak 119. U prijelaznim i završnim odredbama nije propisano kakav će utjecaj odredbe zakona imati na postojeće prijevoznike, odnosno, postojeće licencije i dozvole. Također, nije propisano u kojem će se roku, ako uopće, postojeći prijevoznici moći usklađivati s predmetnim zakonom, a uslijed čega je navedena odredba manjkava.</p>  | <p><b>Prihvaćen</b><br/> <b>PRIHVAĆA SE</b> – u prijelaznim i završnim odredbama su definirani rokovi za usklađenje sa zakonom te su navedeni specifični slučajevi usklađivanja sa zakonskim odredbama kod pojedinih oblika prijevoza i pratećih djelatnosti.</p> |
| <p><b>dragan burazer</b><br/> <b>XIX. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Stupanje na snagu Zakona</b><br/> Podržavam zakon jer će donijeti brojne dobrobiti hrvatskim građanima - mogućnost zapošljavanja i posredno pozitivne učinke na cijelu ekonomiju.</p>   | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Davor Cerovsky</b><br/> <b>Stupanje na snagu Zakona, Članak 120.</b><br/> Namjerno neprecizne formulacije u praksi dopuštaju da se postojeći taksisti izuzmu iz pravila dobrog ugleda (što nas nimalo ne čudi obzirom na najveće galamdžije iz tih redova u pravilu iza sebe vuku repove kriminalnih dosjea), a pravilo financijske sigurnosti je čista smijurija koja državi, odnosno malim moćnicima u lokalnim vlastima, ostavlja na milu volju hoće li priznati ili neće nečije vlasništvo nad nekretninom (jer čitajući doslovno, nijedan jdoov više ne bi mogao vršiti nikakav prijevoz). Ovo nije zakon liberalizacije tržišta, ovo je zakon koji daje malim lokalnim bogovima jedino što im je dosad falilo: potpuno neartikuliranu hrpu izgovora za kažnjavanje i oduzimanje vozila i ni na koji način ne štiti od zloupotrebe. A uz sve to, taksiste se izuzima iz svih mogućih sankcijskih kategorija što god da radili, od njih se ne traži apsolutno nikakvo znanje ni vještina (zvanje vozača se priznaje kao jedini uvjet za licencu?!), niti ih se na ikakav način sprečava da dounedogled ponavljaju bilo koji prekršaj. Naravno, istovremeno ih se ničim ne sprečava da koriste sve beneficije taksiprijevoznika samim time što im na krovu stoji ploča "TAXI", iako istodobno voze i za Uber i za CarGo i, što je i najčešće - na crno. Zakon bi se trebao zvati Zakon za zaštitu taksista i obogaćivanje cestovnih poreznika jer upravo to i jest. I nek mi nitko ne veli da sam nešto krivo shvatio, jer zakon kojeg ti možaš ovako ili onako shvaćati, umjesto da jednoznačno donosi pravila ponašanja i djelovanja, jest tipični hrvatski loš izgovor za pljačku. A svim hrvatskim putnicima je jasno tko ih je pljačkao dosad, a pokušava i dalje.</p> | <p><b>Primljeno na znanje</b><br/> Primljeno na znanje.</p>  |
| <p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b><br/> <b>Stupanje na snagu Zakona, Članak 120.</b><br/> Komentar na članak 120. st. 1. Pojedini zakonski instituti - prijevoz na poziv ili mikroprijevoz, integrirani prijevoz predstavljaju novine koje treba implementirati u praksi zbog čega je potrebna duža prijelazna faza prilagodbe. Stoga je prijedlog, da „ovaj zakon stupa na snagu nakon isteka godine dana od dana njegovog donošenja“.</p>  | <p><b>Odbijen</b><br/> Odbijeno, zbog usklađenja propisa s regulativom Europske unije i zbog uređenja prijevoznog tržišta predviđa se stupanje na snagu ove godine</p> |



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

**1. Naziv prijedloga propisa**

Zakon 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 2018. godinu.

Rok: I. kvartal 2018.

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

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

Ugovor o funkcioniranju Europske unije  
članak/članci čl. 91., čl. 100.

**b) Sekundarni izvori prava Europske unije**

*Uredba 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 (Tekst značajan za EGP) (SL L 74, 19.3.2016.)*

32016R0403

*Uredba (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 (Tekst značajan za EGP) (SL L 354, 23.12.2016.)*

32016R2338

*Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ Tekst značajan za EGP (SL L 300, 14.11.2009.)*

32009R1071

*Uredba (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.)*

32007R1370

*Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (preinačena) (SL L 300, 14.11.2009.)*

32009R1072

*Uredba (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 (preinaka) (SL L 300, 14.11.2009.)*

32009R1073

*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 (SL L 107, 10.4.2014.)*

32014R0361

*Uredba 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.)*

32010R1213

*Uredba 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.)*

31990R3916

*Odluka Komisije od 17. prosinca 2009. o minimalnim zahtjevima u pogledu podataka koji se moraju unijeti u nacionalni elektronički registar poduzeća za cestovni prijevoz (priopćena pod brojem dokumenta C(2009) 9959) (SL L 339, 22.12.2009.)*

32009D0992

*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.)*

32003L0059

- Prilog 1. bit će preuzeto: Pravilnik o stručnom osposobljavanju vozača i ispitnim centrima (02.07.2018)

*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.)*

32006L0001

## 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**

mr. sc. Maja Markovčić Kostelac

Državna tajnica i EU koordinatorica



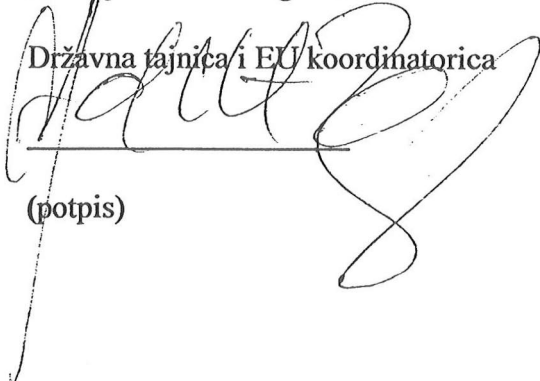
(potpis)



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

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica i EU koordinatorica



(potpis)



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

1. Naziv propisa Europske unije  
**DIREKTIVA 2006/1/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija)**

2. Naziv prijedloga propisa  
**Zakon o prijevozu u cestovnom prometu**

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

| a)  | b)  | c)   | d)  | e)  |
|---|---|--|---|---|
| Odredbe propisa Europske unije  | Odredbe prijedloga propisa  | Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti prenesen u odredbu prijedloga propisa? | Obrazloženje (ako je sadržaj odredbe propisa Europske unije djelomično prenesen u odredbu prijedloga propisa) | Predviđeni datum za postizanje potpune usklađenosti |
| <p>Članak 1.<br/>                     Za potrebe ove Direktive:</p> <p>(a) „vozilo” znači motorno vozilo, prikolica, poluprikolica ili skup vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz tereta;</p> <p>(b) „unajmljeno vozilo” znači svako vozilo koje je, na temelju ugovora s trgovačkim društvom koje za naknadu i na određeno vremensko razdoblje daje vozilo na raspolaganje, stavljeno na raspolaganje trgovačkom društvu radi obavljanja cestovnog prijevoza tereta za javne ili vlastite potrebe.</p> | <p>članak 4. Opći pojmovi</p> <p>60. »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,</p> <p>57. »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,</p> | Da   |   |   |

|  |  |           |  |  |
|--|--|-----------|--|--|
| <p>Članak 2.</p> <p>1. Svaka država članica na svojem državnom području, u svrhu prometa između država članica, dozvoljava uporabu vozila koja su unajmila trgovačka društva s poslovnim nastanom na državnom području druge države članice pod uvjetom da:</p> <p>(a) je vozilo registrirano i stavljeno u promet u skladu s pravnim propisima te druge države članice;</p> <p>(b) se ugovor odnosi samo na unajmljivanje vozila bez vozača i nije mu priložen ugovor o djelu sklopljen s istim trgovačkim društvom koji se odnosi na vozačko i pomoćno osoblje;</p> <p>(c) je unajmljeno vozilo na raspolaganju samo trgovačkog društva koje ga koristi tijekom trajanja ugovora o najmu;</p> <p>(d) unajmljeno vozilo vozi osoblje trgovačkog društva koje vozilo koristi.</p> <p>2. Ispunjavanje uvjeta navedenih u točkama od (a) do (d) stavka 1. dokazuje se sljedećim dokumentima koji se trebaju nalaziti u vozilu:</p> <p>(a) ugovorom o najmu ili ovjerenim izvatkom tog ugovora u kojemu je među ostalim navedeno ime i prezime najmodavca, ime i prezime najmoprimca, datum i trajanje ugovora te identifikacija vozila;</p> <p>(b) u slučaju kada vozač nije osoba koja je unajmila vozilo, ugovorom o radu ili ovjerenim izvatkom tog ugovora u kojemu je među ostalima navedeno ime i prezime poslodavca, ime i prezime zaposlenika, datum i trajanje ugovora o zapošljavanju ili nedavni obračunski platni listić.</p> <p>Prema potrebi dokumenti navedeni u točkama (a) i (b) mogu se nadomjestiti istovjetnim dokumentom koji izdaju nadležna tijela država članica.</p> <p>Članak 3.</p> <p>1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da njihova trgovačka društva za cestovni prijevoz tereta mogu koristiti unajmljena vozila koja su registrirana</p> | <p><i>Korištenje unajmljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta</i></p> <p>Članak 78.</p> <p>(1) Na teritoriju Republike Hrvatske dozvoljeno je korištenje vozila koja su unajmili prijevoznici koji imaju poslovni nastan u drugoj državi članici, radi obavljanja prijevoza između država članica, pod uvjetom da:</p> <p>– je vozilo registrirano u skladu s propisima druge države članice</p> <p>– se ugovor odnosi samo na najam vozila bez vozača</p> <p>– vozilo u najmu koristi samo najmoprimac za vrijeme trajanja ugovora o najmu i</p> <p>– unajmljenim vozilom upravlja samo vozač zaposlen kod najmoprimca ili najmoprimac osobno.</p> <p>(2) Ispunjavanje uvjeta iz stavka 1. ovoga članka dokazuje se sljedećim dokumentima:</p> <p>– ugovorom o najmu ili ovjerenom kopijom ugovora o najmu u kojem su između ostalog navedeni podaci o najmodavcu i najmoprimcu, datum sklapanja ugovora, trajanje ugovora te podaci o vozilu</p> <p>– u slučaju kada vozač nije najmoprimac, u vozilu se mora nalaziti ugovor o radu ili ovjereni kopija ugovora o radu u kojem su navedeni podaci o najmoprimcu i vozaču, datum sklapanja ugovora o radu, rok trajanja ugovora o radu ili posljednji obračunski platni listić ili obrazac prijave vozača na zdravstveno i mirovinsko osiguranje.</p> <p>(3) Dokazi o ispunjavanju uvjeta iz stavka 1. ovoga članka moraju se nalaziti u vozilu i vozač ih je u slučaju kontrole dužan pokazati osobi</p> | <p>Da</p> |  |  |
|--|--|-----------|--|--|

|  |   |    |   |  |
|--|---|----|---|--|
| <p>ili stavljena u promet u skladu s pravnim propisima njihove države pod jednakim uvjetima kao i vozila u vlasništvu trgovačkog društva ako su ispunjeni uvjeti iz članka 2.</p> <p>2. Države članice mogu izuzeti iz odredaba stavka 1. prijevoz za vlastite potrebe koji obavljaju vozila ukupne dozvoljene težine veće od 6 tona.</p> <p>Članak 4.</p> <p>Ova Direktiva ne utječe na propise države članice koja za uporabu unajmljenih vozila predviđa manje stroge uvjete od uvjeta iz članka 2. i 3.</p> <p>Članak 5.</p> <p>Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 2. i 3., ova Direktiva ne utječe na primjenu pravila o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) organizaciji tržišta cestovnog prijevoza tereta za javne ili vlastite potrebe i posebno o pristupu tržištu i ograničavanju cestovnih kapaciteta kvotama;</li> <li>(b) cijenama i uvjetima cestovnog prijevoza tereta;</li> <li>(c) određivanju cijena najma;</li> <li>(d) uvozu vozila;</li> <li>(e) uvjetima koji uređuju pristup djelatnosti ili zanimanju najmodavca cestovnih vozila.</li> </ul> <p>Članak 6.</p> <p>Direktiva 84/647/EEZ stavlja se izvan snage, ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu rokova za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu I., dijelu B.</p> <p>Upućivanja na Direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga II.</p> | <p>ovlaštenoj za nadzor.</p> <p>(4) Dokumenti iz stavka 2. ovoga članka mogu se zamijeniti odgovarajućim dokumentima koje izdaje nadležno tijelo države članice.</p> <p>(5) Odredbe ovoga članka ne primjenjuju se na prijevoz za vlastite potrebe.</p> |    |   |  |
| <p>Članak 7.</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u <i>Službenom listu Europske unije</i>.</p> <p>Članak 8.</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>  |   | Ne | Članci se odnose na stupanja na snagu i adresate Direktive. |  |

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

**1. Naziv propisa Europske unije**

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

**2. Naziv prijedloga propisa**

Zakon 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.<br/>Područje primjene<br/>Ova se Direktiva primjenjuje na vožnju koju obavljaju:</p> <p>(a) državljani države članice; i<br/>(b) državljani trećih zemalja koji su zaposleni u poduzeću sa sjedištem u državi članici ili koji za njega rade,</p> <p>dalje u tekstu „vozači”, koji obavljaju cestovni prijevoz na javnim cestama unutar Zajednice i pritom upravljaju:</p> <p>—vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije C1, C1+E, C ili C+E, kako su definirane Direktivom 91/439/EEZ, ili vozačka dozvola koja</p> | <p>Članak 5. stavak 1. <b>Stručna osposobljenost vozača</b><br/>Vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država koji su zaposleni u tvrtkama s poslovnim nastanom u državi članici ili za njih rade i obavljaju cestovni prijevoz javnim cestama u Republici Hrvatskoj, moraju steći početnu kvalifikaciju i redovito se osposobljavati kroz obveznu periodičku izobrazbu, ako upravljaju vozilima za koja je potrebna:</p> <p>– vozačka dozvola kategorije C1, C1E, C ili CE ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovrijedna, i</p> | U potpunosti preuzeto   |   |

|   |  |                              |  |
|---|--|------------------------------|--|
| <p>se priznaje kao istovjetna,<br/>—vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D1, D1+E, D ili D+E, kako su definirane Direktivom 91/439/EEZ, ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna.</p>   | <p>- vozačka dozvola kategorija D1, D1E, D ili DE ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovrijedna.</p>   |                              |  |
| <p>Članak 2.</p> <p>Izuzeća</p> <p>Ova se Direktiva ne primjenjuje na vozače:</p> <p>(a)vozila čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 45 km/h;</p> <p>(b)vozila koja koriste ili nadziru oružane snage, civilna zaštita, vatrogasne službe i snage odgovorne za održavanje javnog reda i mira;</p> <p>(c)vozila kojima se obavljaju ispitivanja cesta u svrhu tehničkog razvoja, popravaka ili održavanja, te novih ili prerađenih vozila koja još nisu stavljena u promet;</p> <p>(d)vozila koja se koriste u izvanrednim situacijama ili su namijenjena za spasilačke akcije;</p> <p>(e)vozila koja na vozačkim tečajevima koriste osobe koje žele dobiti vozačku dozvolu ili SSO u skladu s odredbama članka 6. i članka 8. stavka 1.;</p> <p>(f)vozila koja se koriste za nekomercijalni prijevoz putnika ili robe u privatne svrhe;</p> <p>(g)vozila kojima se prevozi materijal ili oprema koju vozač koristi tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost.</p> | <p><b>Članak 6. Iznimke od obveze stjecanja stručne osposobljenosti vozača</b></p> <p>Od obveza iz članka 5. stavaka 1., 2. i 3. ovoga Zakona oslobođeni su vozači vozila:</p> <p>a) čija najveća brzina kretanja ne prelazi 45 km/h</p> <p>b) koja koriste ili su pod nadzorom oružanih snaga, civilne zaštite, vatrogasnih službi i snaga odgovornih za održavanja javnog reda i mira</p> <p>c) koja se koriste za provjeru na cesti radi tehničkog razvoja, popravaka ili održavanja te novih ili prenamijenjenih vozila koja još nisu puštena u uporabu</p> <p>d) koja se koriste u izvanrednim stanjima ili su stavljena na raspolaganje spasilačkim službama</p> <p>e) koja se koriste za obuku vozača</p> <p>f) koja se koriste za prijevoz za osobne potrebe i</p> <p>g) kojima se prevozi materijal ili oprema koju vozač koristi tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost.</p> | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |
| <p>Članak 3.</p> <p>Kvalifikacija i osposobljavanje</p> <p>1. Uvjet za obavljanje vožnje iz članka 1. stjecanje je početne kvalifikacije i periodično osposobljavanje. U tu svrhu države članice dužne su osigurati:</p> <p>(a)sustav početne kvalifikacije:</p>  | <p><b>Članak 7. stavak 1. Početna kvalifikacija</b></p> <p>(1) Početna kvalifikacija, osim početne kvalifikacije iz članka 5. stavka 2. ovoga Zakona, stječe se:</p> <p>– provjerom znanja, vještina i sposobnosti ili</p> <p>– ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija.</p> <p><b>Članak 8. stavak 6. Stjecanje prava na upravljanje vozilom</b></p> <p>(6) Domaći prijevoznik ili prijevoznik</p>   | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |



|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>Države članice odabiru jednu od sljedećih dviju opcija:</p> <p>i.opcija koja obuhvaća pohađanje tečaja i provjeru znanja:</p> <p>U skladu s odjeljkom 2. (2.1.) Priloga I., ova vrsta početne kvalifikacije uključuje obvezno pohađanje tečaja tijekom određenog vremena. Tečaj završava provjerom znanja. Nakon uspješno obavljene provjere znanja, kvalifikacija se potvrđuje izdavanjem SSO-a predviđenog člankom 6. stavkom 1. točkom (a);</p> <p>ii.opcija koja obuhvaća samo provjeru znanja te provjeru vještina i ponašanja:</p> <p>U skladu s odjeljkom 2. (2.2.) Priloga I., ova vrsta početne kvalifikacije ne uključuje obvezno pohađanje tečaja, nego samo provjeru znanja i provjeru vještina i ponašanja. Nakon uspješno obavljene provjere znanja i provjere vještina i ponašanja, kvalifikacija se potvrđuje izdavanjem SSO-a predviđenog člankom 6. stavkom 1. točkom (b).</p> <p>Međutim, država članica može ovlastiti vozača da upravlja vozilom na njezinom državnom području i prije nego što dobije SSO ako vozač polazi nacionalni tečaj stručnog osposobljavanja u trajanju od najmanje šest mjeseci tijekom razdoblja od najviše tri godine. U okviru navedenog tečaja stručnog osposobljavanja, provjere znanja iz točaka i. i ii. mogu se obavljati postupno;</p> <p>(b)sustav periodičnog osposobljavanja:</p> <p>U skladu s odjeljkom 4. Priloga I., periodično osposobljavanje uključuje obvezno pohađanje tečaja. Ono se potvrđuje izdavanjem SSO-a predviđenog člankom 8. stavkom 1.</p> <p>2. Države članice mogu isto tako predvidjeti sustav</p> | <p>Europske unije ne smije dopustiti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema pravo upravljati tim vozilom u skladu s ovim člankom.</p> <p><b>Članak 5. stavak 5. Stručna osposobljenost vozača</b></p> <p>(5) 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.</p> <p><b>Članak 116. stavak 1. Najteži prekršaji</b></p> <p>(1) Najtežim prekršajem smatra se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nije stručno osposobljen (članak 5. stavak 5.),</li> <li>- 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.),</li> </ul> <p><b>Članak 9. stavak 1. Periodička izobrazba</b></p> <p>(1) Periodička izobrazba sastoji se od obuke kojom se vozačima koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama, SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama ili vozačima koji su oslobođeni obveze stjecanja početne kvalifikacije, sukladno odredbama članka 7. stavka 5. ovoga Zakona, osigurava dopuna znanja potrebnih za njihov rad, posebno glede povećanja sigurnosti u cestovnom prometu, primjene načela defanzivne vožnje i racionalizacije potrošnje goriva te smanjenja onečišćenja okoliša.</p> |  |  |
|--|--|--|--|

|   |  |                              |  |
|---|--|------------------------------|--|
| <p>ubrzanog stjecanja početne kvalifikacije, kako bi vozač morao upravljati vozilom u slučajevima iz članka 5. stavka 2. točke (a) podtočke ii. i točke (b) te iz članka 5. stavka 3. točke (a) podtočke i. i točke (b).</p> <p>U skladu s odjeljkom 3. Priloga I., ubrzano stjecanje početne kvalifikacije uključuje obvezno pohađanje tečaja. Ono završava provjerom znanja. Nakon uspješno obavljene provjere znanja, kvalifikacija se potvrđuje izdavanjem SSO-a predviđenog člankom 6. stavkom 2.</p> <p>3. Države članice mogu vozače koji su dobili svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti iz Direktive 96/26/EZ (8) izuzeti od provjera znanja iz stavka 1. točke (a) podtočaka i. i ii. te stavka 2. iz predmeta obuhvaćenih provjerom znanja predviđenom Direktivom i, prema potrebi, pohađanja odgovarajućeg dijela tečaja.</p> |  |                              |  |
| <p>Članak 4.</p> <p>Stečena prava</p> <p>Sljedeći vozači izuzeti su od obveze stjecanja početne kvalifikacije:</p> <p>(a) vozači koji imaju vozačku dozvolu kategorije D1, D1+E, D ili D+E ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu najkasnije dvije godine nakon konačnog roka za prijenos ove Direktive;</p> <p>(b) vozači koji imaju vozačku dozvolu kategorija C1, C1+E, C ili C+E ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu najkasnije tri godine nakon konačnog roka za prijenos ove Direktive.</p>  | <p>Članak 7. stavak 5. Početna kvalifikacija</p> <p>5) Od obveze stjecanja početne kvalifikacije izuzeti su:</p> <p>a) vozači koji posjeduju vozačku dozvolu kategorija D1, D1E, D ili DE ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu do 10. rujna 2008. godine</p> <p>b) vozači koji posjeduju vozačku dozvolu kategorije C1, C1E, C ili CE ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu do 10. rujna 2009. godine</p> | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |

|  |  |                              |  |
|--|--|------------------------------|--|
| <p>Članak 5.</p> <p>Početna kvalifikacija</p> <p>1. Za pristup obavljanju početne kvalifikacije nije potrebno prethodno dobiti odgovarajuću vozačku dozvolu.</p> <p>2. Vozači vozila namijenjenih prijevozu robe smiju upravljati vozilom:</p> <p>(a) od navršenih 18 godina:</p> <p>i. vozilom kategorija C i C+E ako imaju SSO iz članka 6. stavka 1.;</p> <p>ii. vozilom kategorija C1 i C1+E ako imaju SSO iz članka 6. stavka 2.;</p> <p>(b) od navršene 21 godine vozilom kategorija C i C+E ako imaju SSO iz članka 6. stavka 2.</p> <p>3. Vozači vozila namijenjenih za prijevoz putnika smiju upravljati vozilom:</p> <p>(a) od navršene 21 godine:</p> <p>i. vozilom kategorija D i D+E za linijski prijevoz putnika do 50 kilometara udaljenosti i vozilom kategorija D1 i D1+E ako ima SSO iz članka 6. stavka 2.</p> <p>Svaka država članica može vozača vozila iz jedne od prethodno navedenih kategorija ovlastiti da upravlja takvim vozilima na njezinu području od navršene 18. godine ako ima SSO iz članka 6. stavka 1.;</p> <p>ii. vozilom kategorija D i D+E ako imaju SSO iz članka 6. stavka 1.</p> <p>Svaka država članica može vozača vozila iz jedne od prethodno navedenih kategorija ovlastiti da upravlja takvim vozilima na njezinu području od</p> | <p>Članak 7. stavak 6. Početna kvalifikacija</p> <p>(6) Za stjecanje početne kvalifikacije nije potrebno prethodno imati odgovarajuću vozačku dozvolu, ali se ista mora steći do početka izvođenja obuke samostalne vožnje, odnosno do početka provođenja praktičnog dijela ispita.</p> <p>Članak 8. stavak 1. Stjecanje prava na upravljanje vozilom</p> <p>(1) Vozači vozila namijenjenih za obavljanje prijevoza tereta mogu upravljati vozilom:</p> <p>a) od 18 godina starosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vozilom C i CE kategorija, ako imaju SSO o početnim kvalifikacijama i</li> <li>- vozilom kategorija C1 i C1E ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama.</li> </ul> <p>b) od 21 godine starosti, vozilom kategorija C i CE ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama.</p> <p>Članak 8. stavak 2. Stjecanje prava na upravljanje vozilom</p> <p>(2) Vozači vozila namijenjenih za obavljanje prijevoza putnika mogu upravljati vozilom:</p> <p>a) od 21 godine starosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vozilom kategorija D i DE ako imaju SSO o početnim kvalifikacijama</li> <li>- vozilom kategorija D1 i D1E te vozilom kategorija D i DE kojim se obavlja javni linijski ili posebni linijski prijevoz putnika na relacijama do 50 km, ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i</li> <li>- vozilom kategorije B kojim se obavlja bilo koji dopušteni oblik javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu za tu kategoriju vozila, ako imaju SSO o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama.</li> </ul> <p>b) od 23 godine starosti vozilom kategorije D i DE, ako imaju SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama.</p> | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |
|--|--|------------------------------|--|

|  |  |                              |  |
|--|--|------------------------------|--|
| <p>navršene 20. godine ako ima SSO iz članka 6. stavka 1. Navedena se dobna granica može spustiti na 18 navršenih godina ako vozač upravlja takvim vozilima bez putnika;</p> <p>(b) od navršene 23 godine vozilom kategorija D i D+E ako imaju SSO iz članka 6. stavka 2.</p> <p>4. Ne dovodeći u pitanje dobne granice utvrđene u stavku 2., vozači koji obavljaju prijevoz robe i imaju SSO iz članka 6. za jednu od kategorija vozila predviđenih stavkom 2. ovog članka nisu obvezni imati SSO za neku drugu kategoriju vozila predviđenu u tom stavku.</p> <p>Ove se odredbe primjenjuju pod istim uvjetima i na vozače koji obavljaju prijevoz putnika u kategorijama vozila iz stavka 3.</p> <p>5. Vozači koji obavljaju prijevoz robe i koji svoju djelatnost proširuju ili mijenjaju kako bi prevozili putnike, ili obrnuto, te koji imaju SSO iz članka 6. ne trebaju ponavljati zajedničke dijelove početne kvalifikacije, nego samo dijelove koji su specifični za novu kvalifikaciju.</p> | <p><b>Članak 8. stavci 3., 4. i 5. Stjecanje prava na upravljanje vozilom</b></p> <p>(3) Vozači iz stavka 1. ovoga članka koji obavljaju prijevoz tereta i imaju SSO o početnim kvalifikacijama za jednu od kategorija iz stavka 1. ovoga članka, oslobođeni su obveze stjecanja početnih kvalifikacija za sve druge kategorije vozila iz stavka 1. ovoga članka.</p> <p>(4) Vozači iz stavka 2. ovoga članka koji obavljaju prijevoz putnika i imaju SSO o početnim kvalifikacijama za jednu od kategorija iz stavka 2. ovoga članka, oslobođeni su obveze stjecanja početnih kvalifikacija za sve druge kategorije vozila iz stavka 2. ovoga članka, osim vozača koji su stekli početnu kvalifikaciju za vozila B kategorije, koji da bi upravljali vozilima kategorija D i DE ili D1 i D1E moraju steći početnu kvalifikaciju za vozila te kategorije.</p> <p>(5) Vozači koji obavljaju prijevoz tereta, a žele obavljati prijevoz putnika i obrnuto, te posjeduju SSO o početnim kvalifikacijama, ne moraju prolaziti provjeru znanja iz zajedničkog dijela programa za stjecanje početne kvalifikacije, već samo posebni dio za prijevoz putnika, odnosno za prijevoz tereta.</p> |                              |  |
| <p>Članak 6.</p> <p>SSO kojim se potvrđuje početna kvalifikacija</p> <p>1. SSO kojim se potvrđuje početna kvalifikacija</p> <p>(a) SSO izdan na temelju pohađanja tečaja i provjere znanja</p> <p>U skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom i., države članice zahtijevat će od kandidata za vozača pohađanje tečajeva u centrima za osposobljavanje koje su nadležna tijela odobrila</p>  | <p><b>Članak 7. stavci 2., 3., 4. i 7. Početna kvalifikacija</b></p> <p>(2) Provjera znanja, vještina i sposobnosti sastoji se od teoretskog i praktičnog dijela ispita. Nakon položenog ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama (u daljnjem tekstu: SSO o početnim kvalifikacijama).</p> <p>(3) Obrana završnog rada na kraju redovitog srednjoškolskog obrazovanja za zanimanje „vozač motornog vozila“ smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a</p>   | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>u skladu s odjeljkom 5. Priloga I., dalje u tekstu „odobreni centri za osposobljavanje“. Ti tečajevi obuhvaćaju sve predmete navedene u odjeljku 1. Priloga I. To osposobljavanje završit će uspješno obavljenom provjerom znanja utvrđenom u odjeljku 2. (2.1.) Priloga I. Navedenu provjeru znanja organizirat će nadležna tijela država članica ili bilo koji subjekt koji ta tijela ovlaste, kako bi se utvrdilo ima li kandidat za vozača u pogledu prethodno navedenih predmeta razinu znanja koja se zahtijeva u odjeljku 1. Priloga I. Navedena tijela ili subjekti nadzirat će provjeru znanja te će vozaču, ako je uspješno obavi, izdati SSO kojim se potvrđuje početna kvalifikacija.</p> <p>(b)SSO izdan na temelju provjere znanja i provjere vještina i ponašanja</p> <p>U skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom ii., države članice zahtijevaju od kandidata za vozača uspješno obavljanje provjere znanja i provjere vještina i ponašanja iz odjeljka 2. (2.2.) Priloga I. Navedene provjere znanja organiziraju nadležna tijela država članica ili bilo koji subjekt koji ta tijela ovlaste, kako bi se utvrdilo ima li kandidat za vozača u pogledu prethodno navedenih predmeta razinu znanja koja se zahtijeva u odjeljku 1. Priloga I. Navedena tijela ili subjekti nadzirat će provjere te će vozaču, ako ih uspješno obavi, izdati SSO kojim se potvrđuje početna kvalifikacija.</p> <p>2. SSO kojim se potvrđuje ubrzano stjecanje početne kvalifikacije</p> <p>U skladu s člankom 3. stavkom 2., države članice zahtijevat će od kandidata za vozača pohađanje tečajeve u odobrenim centrima za osposobljavanje. Ti tečajevi obuhvaćaju sve predmete navedene u odjeljku 1. Priloga I. Osposobljavanje će završiti provjerom znanja iz odjeljka 3. Priloga I. Navedenu provjeru znanja</p> | <p>svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje „vozač motornog vozila“ se smatra izdanim SSO o početnim kvalifikacijama.</p> <p>(4) Ubrzano stjecanje početnih kvalifikacija obuhvaća pohađanje tečaja i provjeru znanja. Nakon položenog ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o ubrzanim početnim kvalifikacijama (u daljnjem tekstu: SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama).</p> <p>(7) Početna kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga Zakona sastoji se od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa. Nakon položenog ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama .</p> |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |                              |  |
|--|--|------------------------------|--|
| <p>organizirat će nadležna tijela država članica ili bilo koji subjekt koji ta tijela ovlaste, kako bi se utvrdilo ima li kandidat za vozača u pogledu prethodno navedenih predmeta razinu znanja koja se zahtijeva u odjeljku 1. Priloga I. Navedena tijela ili subjekti nadzirat će provjeru znanja te će vozaču, ako je uspješno obavi, izdati SSO kojim se potvrđuje ubrzano stjecanje početne kvalifikacije.</p>  |  |                              |  |
| <p>Članak 7.</p> <p>Periodično osposobljavanje</p> <p>Periodično osposobljavanje sastoji se od osposobljavanja koje imateljima SSO-a iz članka 6. i vozačima iz članka 4. omogućuje obnovu znanja neophodnih za njihov rad, s posebnim naglaskom na sigurnost prometa na cestama i racionalizaciju potrošnje goriva.</p> <p>Navedeno osposobljavanje organiziraju odobreni centri za osposobljavanje u skladu s odjeljkom 5. Priloga I. Ako se vozač zaposli u drugom poduzeću, u obzir se uzima već obavljeno periodično osposobljavanje.</p> <p>Cilj periodičnog osposobljavanja jest produbiti i obnoviti znanja iz određenih predmeta navedenih u odjeljku 1. Priloga I.</p> | <p><b>Članak 9. stavak 1. Periodička izobrazba</b><br/>(1) Periodička izobrazba sastoji se od obuke kojom se vozačima koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama, SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama ili vozačima koji su oslobođeni obveze stjecanja početne kvalifikacije, sukladno odredbama članka 7. stavka 5. ovoga Zakona, osigurava dopuna znanja potrebnih za njihov rad, posebno glede povećanja sigurnosti u cestovnom prometu, primjene načela defanzivne vožnje i racionalizacije potrošnje goriva te smanjenja onečišćenja okoliša.</p> <p><b>Članak 11. stavak 1. Centri za osposobljavanje vozača i Ispitni centri</b><br/>(1) Programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe vozača provode pravne osobe i fizičke osobe - obrtnici koje za to rješenjem ovlasti Ministarstvo.</p> | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |
| <p>Članak 8.</p> <p>SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje</p> <p>1. Kada vozač obavi periodično osposobljavanje iz članka 7., nadležna tijela država članica ili odobreni centar za osposobljavanje izdat će mu SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje.</p>   | <p><b>Članak 9. stavci 2., 3., 4. i 5. Periodička izobrazba</b><br/>(2) Po završetku obuke vozačima se izdaje svjedodžba kojom se potvrđuje stečena periodička izobrazba (u daljnjem tekstu: SSO o periodičkoj izobrazbi).<br/>(3) Periodičku izobrazbu moraju proći:<br/>a) vozači koji posjeduju SSO o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim</p>  | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>2. Sljedeći vozači moraju obaviti prvi tečaj periodičnog osposobljavanja:</p> <p>(a) imatelji SSO-a iz članka 6. u roku od pet godina od izdanja navedenog SSO-a;</p> <p>(b) vozači iz članka 4. u roku od pet godina od relevantnih datuma iz članka 14. stavka 2. u skladu s rokovima koje odrede države članice.</p> <p>Države članice mogu skratiti ili produljiti rokove iz (a) i (b) kako bi se oni, inter alia, podudarali s datumom isteka razdoblja valjanosti vozačke dozvole ili kako bi se osiguralo postupno uvođenje periodičnog osposobljavanja. Međutim, navedeno razdoblje ne smije biti kraće od tri godine ili dulje od sedam godina.</p> <p>3. Vozač koji je obavio prvi tečaj periodičnog osposobljavanja iz stavka 2. obavlja periodično osposobljavanje svakih pet godina prije isteka razdoblja valjanosti SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje.</p> <p>4. Imatelji SSO-a iz članka 6. ili SSO-a iz stavka 1. ovog članka te vozači iz članka 4. koji više ne obavljaju zanimanje i ne ispunjavaju zahtjeve iz stavaka 1., 2. i 3. dužni su, prije nego što ponovno započnu obavljati zanimanje, obaviti periodično osposobljavanje.</p> <p>5. Vozači koji obavljaju cestovni prijevoz robe ili putnika i koji su obavili tečajeve periodičnog osposobljavanja za jednu od kategorija vozačkih dozvola iz članka 5. stavaka 2. i 3. nisu obvezni nastaviti periodično osposobljavanje za neku drugu kategoriju vozila iz tih stavaka.</p> | <p>kvalifikacijama svakih pet godina nakon izdavanja SSO o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama ili SSO o prethodnoj periodičkoj izobrazbi,</p> <p>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</p> <p>c) vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju „vozač motornog vozila“, izdanu do 1. srpnja 2013. godine, u roku pet godina od dana izdavanja svjedodžbe, te nakon toga roka svakih pet godina.</p> <p>(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 periodičkoj izobrazbi, a koji su dulje od pet godina prestali obavljati poslove vozača, prije početka ponovnog obavljanja poslova vozača dužni su proći periodičku izobrazbu.</p> <p>(5) Vozači koji obavljaju prijevoz putnika ili tereta i koji imaju SSO o periodičkoj izobrazbi za jednu od kategorija iz članka 8. stavaka 1. i 2. ovoga Zakona, oslobođeni su od obveze periodičke izobrazbe za ostale kategorije vozila navedene u članku 8. stavicama 1. i 2. ovoga Zakona.</p> |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |                              |  |
|--|--|------------------------------|--|
| <p>Članak 9.</p> <p>Mjesto osposobljavanja</p> <p>Vozači iz članka 1. točke (a) stječu početnu kvalifikaciju iz članka 5. u državi članici u kojoj imaju uobičajeno boravište u skladu s definicijom iz članka 14. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 (9).</p> <p>Vozači iz članka 1. točke (b) stječu navedenu kvalifikaciju u državi članici u kojoj poduzeće ima sjedište ili u državi članici koja im je izdala radnu dozvolu.</p> <p>Vozači iz članka 1. točaka (a) i (b) obavljaju periodično osposobljavanje iz članka 7. u državi članici u kojoj imaju uobičajeno boravište ili u državi članici u kojoj rade.</p>                                   | <p>Članak 10. stavci 1., 2. 3. i 4. Sadržaj programa izobrazbe i cijena provedbe programa izobrazbe</p> <p>(1) U Republici Hrvatskoj početne kvalifikacije stječu vozači državljani država članica koji u Republici Hrvatskoj imaju prebivalište/boravište.</p> <p>(2) U Republici Hrvatskoj početne kvalifikacije stječu i vozači državljani trećih država, ako su zaposleni u tvrtkama s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj, odnosno ako za njih rade.</p> <p>(3) Vozači koji imaju prebivalište u Republici Hrvatskoj prolaze periodičku izobrazbu u Republici Hrvatskoj.</p> <p>(4) U Republici Hrvatskoj periodičku izobrazbu mogu stjecati i vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država koji u Republici Hrvatskoj imaju prebivalište/boravište ili u njoj rade.</p> | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |
| <p>Članak 10.</p> <p>Oznaka Zajednice</p> <p>1. Na temelju SSO-a iz članka 6. i SSO-a iz članka 8. stavka 1., a u skladu s odredbama članka 5. stavaka 2. i 3. i članka 8., nadležna tijela država članica navode oznaku Zajednice predviđenu stavkom 2. ovog članka pored odgovarajućih kategorija dozvola:</p> <p>— ili na vozačku dozvolu,</p> <p>—ili na vozačku karticu o kvalifikacijama sačinjenu u skladu s obrascem iz Priloga II.</p> <p>Države članice međusobno priznaju vozačke kartice o kvalifikacijama koje izdaju. Prilikom izdavanja kartice, nadležna tijela provjerit će valjanost vozačke dozvole čiji je broj naveden u kartici.</p> | <p>Članak 12. Oznaka stečene stručne osposobljenosti EU na vozačkim dozvolama</p> <p>(1) Policijska uprava nadležna za izdavanje vozačke dozvole na temelju SSO iz članka 7. stavaka 2. i 4. i SSO iz članka 9. stavka 2. ovoga Zakona, označiti će sukladno članku 8. stavcima 1. i 2. podstavku a), točkama 1. i 2. i podstavku b) ovoga Zakona, kodom Europske unije odgovarajuće kategorije vozila kojima vozač smije upravljati odnosno te podatke će unijeti u vozačku dozvolu vozača.</p> <p>(2) Oznaka koda Europske unije na vozačkim dozvolama ili kvalifikacijska kartica vozača koju je izdalo nadležno tijelo druge države članice, dokaz su stručne</p>  | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |



|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>2. Sljedeće oznake Zajednice dodaju se na popis usklađenih oznaka Zajednice utvrđen u prilogima I. i I.a Direktivi 91/439/EEZ:</p> <p>„95.Vozač koji ima SSO u skladu s obvezom stručne osposobljenosti iz članka 3. do... (npr. 95. 01.01.2012.)”</p> <p>3.(a)Kvalifikaciju i obavljeno osposobljavanje, propisane ovom Direktivom, vozač iz članka 1. točke (b) koji upravlja vozilom koje se koristi za cestovni prijevoz robe dokazuje na temelju vozačke svjedodžbe iz Uredbe (EZ) br. 484/2002 (10)</p> <p>Osim svjedodžbe, države članice mogu vozaču izdati i vozačku karticu o kvalifikacijama propisanu Prilogom II., označenu odgovarajućom oznakom Zajednice.</p> <p>(b)Kvalifikaciju i obavljeno osposobljavanje, propisane ovom Direktivom, vozač iz članka 1. točke (b) koji upravlja vozilom koje se koristi za cestovni prijevoz putnika dokazuje na temelju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—oznake Zajednice navedene na vozačkoj dozvoli sačinjenoj prema obrascu Zajednice, ako ima takvu dozvolu, ili</li> <li>—vozačke kartice o kvalifikacijama iz Priloga II. označene odgovarajućom oznakom Zajednice, ili</li> <li>—nacionalnom svjedodžbom čiju valjanost države članice međusobno priznaju na svojim državnim područjima.</li> </ul> | <p>osposobljenosti vozača i vozač koji obavlja cestovni prijevoz mora imati istu oznaku upisanu u svoju vozačku dozvolu ili kvalifikacijsku karticu vozača.</p> <p>(3) Svjedodžbe i druge isprave nadležnih tijela iz trećih država priznaju se kao dokaz stečene stručne osposobljenosti vozača, samo ako je to utvrđeno međunarodnim ugovorom.</p> <p>(4) Vozači koji su državljani trećih država i koji su zaposleni u tvrtki s poslovnim nastanom u državi članici ili za nju rade, a upravljaju vozilom za obavljanje prijevoza tereta, posjedovanje početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe dokazuju potvrdom za vozače iz članka 30. ovoga Zakona.</p> <p>(5) Vozači koji su državljani trećih država i koji su zaposleni u tvrtki s poslovnim nastanom u državi članici ili za nju rade, a upravljaju vozilom za obavljanje prijevoza putnika, posjedovanje početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe dokazuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kodom Europske unije na vozačkoj dozvoli, ili</li> <li>– kvalifikacijskom karticom vozača koja je označena kodom Europske unije, ili</li> <li>– nacionalnom svjedodžbom čiju valjanost države članice uzajamno priznaju na svom teritoriju, sukladno posebnim propisima.</li> </ul> <p>(6) Vozači prilikom obavljanja prijevoza moraju kod sebe imati i na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor moraju pokazati važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije.</p> |  |  |
|--|--|--|--|

|  |  |                           |  |
|--|--|---------------------------|--|
|  | (7) Vozači koji iz bilo kojih razloga ne mogu dokazati stečenu stručnu osposobljenost kodom Europske unije, moraju prilikom obavljanja prijevoza kod sebe imati i na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor moraju pokazati SSO o početnoj kvalifikaciji i SSO o periodičkoj izobrazbi. |                           |  |
| <p>Članak 11.</p> <p>Prilagodba znanstvenom i tehničkom napretku</p> <p>Izmjene potrebne za prilagodbu priloga I. i II. znanstvenom i tehničkom napretku usvajaju se u skladu s postupkom iz članka 12. stavka 2.</p>  |  | Nije potrebno preuzimanje | Članci se odnose na postupanje Europske komisije |
| <p>Članak 12.</p> <p>Postupak Odbora</p> <p>1. Komisiji pomaže odbor.</p> <p>2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ uzimajući u obzir njezin članak 8.</p> <p>Razdoblje iz članka 5. stavka 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.</p> <p>3. Odbor donosi svoj poslovnik.</p> |  | Nije potrebno preuzimanje | Članci se odnose na postupanje Europske komisije |

|  |  |                                  |   |
|--|--|----------------------------------|---|
| <p>Članak 13.</p> <p>Izvješće</p> <p>Do 10. rujna 2011. Komisija će Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija podnijeti izvješće u kojem će dati početnu procjenu provedbe ove Direktive, posebno u pogledu istovjetnosti različitih sustava početne kvalifikacije predviđenih člankom 3. i njihove djelotvornosti s obzirom na postizanje ciljane razine kvalifikacije. Prema potrebi, izvješću će se priložiti odgovarajući prijedlozi.</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Članci se odnose na postupanje Europske komisije</p>   |
| <p>Članak 14.</p> <p>Prijenos i provedba</p> <p>1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom prije 10. rujna 2006. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.</p> <p>Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.</p> <p>2. Države članice primjenjuju te mjere:</p> <p>—od 10. rujna 2008. u pogledu početne kvalifikacije potrebne za upravljanje vozilima kategorija D1, D1+E, D i D+E,</p> <p>—od 10. rujna 2009. u pogledu početne kvalifikacije potrebne za upravljanje vozilima kategorija C1, C1+E, C i C+E.</p> <p>Države članice o tome odmah obavješćuju Komisiju te jedna drugoj pomažu u primjeni tih mjera.</p> |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Članci se odnose na postupanje Europske komisije i na rokove prijenosa Direktive te stupanja na snagu Direktive.</p> |

|  |  |                                  |   |
|--|--|----------------------------------|---|
| <p>Članak 15.</p> <p>Stavljanje izvan snage</p> <p>1. Članak 5. Uredbe (EEZ) br. 3820/85 ovime se mijenja kako slijedi:</p> <p>(a)stavak 1. stavlja se izvan snage s učinkom od 10. rujna 2009.;</p> <p>(b)stavci 2. i 4. stavljaju se izvan snage s učinkom od 10. rujna 2008.</p> <p>2. Direktiva 76/914/EEZ stavlja se izvan snage s učinkom od 10. rujna 2009.</p> <p>3. Zakoni i drugi propisi doneseni radi usklađivanja s Direktivom 76/914/EEZ prestaju se primjenjivati:</p> <p>—od 10. rujna 2008. na vozače vozila namijenjenih za cestovni prijevoz putnika,</p> <p>—od 10. rujna 2009. na vozače vozila namijenjenih za cestovni prijevoz robe.</p> |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Članci se odnose na postupanje Europske komisije i na rokove prijenosa Direktive te stupanja na snagu Direktive.</p> |
| <p>Članak 16.</p> <p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u Službenom listu Europske unije.</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Članci se odnose na postupanje Europske komisije i na rokove prijenosa Direktive te stupanja na snagu Direktive.</p> |

|  |  |                                  |   |
|--|--|----------------------------------|---|
| <p>Članak 17.</p> <p>Adresati</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>  |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Članci se odnose na postupanje Europske komisije i na rokove prijenosa Direktive te stupanja na snagu Direktive.</p> |
| <p>PRILOG I.</p> <p>MINIMALNI ZAHTJEVI U POGLEDU KVALIFIKACIJE I OSPOBLJAVANJA</p> <p>Odjeljak 1.: Popis predmeta</p> <p>Znanje koje države članice trebaju uzeti u obzir pri utvrđivanju početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja vozača mora obuhvaćati barem predmete s ovog popisa. Kandidati za vozače moraju dostići razinu znanja i praktičnih sposobnosti potrebnu za posve sigurno upravljanje odgovarajućom kategorijom motornih vozila.</p> <p>Minimalna razina znanja ne smije biti niža od razine 2 ljestvice osposobljavanja predviđene Prilogom I. Odluci 85/368/EEZ (1), tj. razine koja se usvaja tijekom obveznog obrazovanja dopunjenog stručnim osposobljavanjem.</p> <p>1. Napredno osposobljavanje iz racionalne vožnje temeljeno na sigurnosnim propisima</p> <p>Sve dozvole:</p> <p>1.1. Cilj: poznavanje osobina prijenosnog sustava kako bi se mogao najučinkovitije koristiti:</p> <p>zakrivljenosti vezane uz zakretni moment, snaga i specifična potrošnja motora, područje optimalnog</p> |  | <p>Nije preuzeto</p>             | <p>Bit će preuzeto u: Pravilnik o stručnom osposobljavanju vozača i ispitnim centrima (02.07.2018)</p>                  |

korištenja brojača okretaja, dijagrami pokrivenosti prijenosnih odnosa mjenjača.

1.2. Cilj: poznavanje tehničkih osobina i rada sigurnosnih mehanizama kako bi se omogućila kontrola nad vozilom, habanje svelo na najmanju moguću razinu i spriječile smetnje u radu:

posebne osobine hidrauličkih vakuumskih servokočničkih sustava, ograničenje pri korištenju kočnica i usporivača, kombinirano korištenje kočnice i usporivača, učinkovitije iskorištavanje omjera brzine i prijenosnika, korištenje inercije vozila, primjena metoda usporavanja i kočenja na nizbrdicama, postupak u slučaju kvara.

1.3. Cilj: sposobnost optimizacije potrošnje goriva:

optimizacija potrošnje goriva primjenom znanja iz točaka 1.1. i 1.2.

Dozvole C, C + E, C1, C1 + E

1.4. Cilj: sposobnost utovara vozila uzimajući u obzir sigurnosne propise i ispravno korištenje vozila:

sile koje utječu na vozilo tijekom vožnje, korištenje prijenosnih odnosa mjenjača s obzirom na opterećenje vozila i karakteristike ceste, izračun nosivosti vozila ili skupine vozila, izračun ukupnog volumena, raspodjela opterećenja, posljedice preopterećenja osovine, stabilnost vozila i težište, vrste pakiranja i paleta;

glavne kategorije robe koje je potrebno zaštititi, tehnike učvršćivanja i privezivanja, korištenje zaštitnih remena, provjera sredstava osiguranja, korištenje opreme za rukovanje teretom, postavljanje i uklanjanje cerade.

Dozvole D, D + E, D1, D1 + E

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>1.5. Cilj: sposobnost osiguranja udobnosti i sigurnosti putnika:</p> <p>prilagođavanje uzdužnog i postranoga gibanja, poštivanje drugih sudionika u prometu, položaj na cesti, lagano kočenje, dinamika trzaja, korištenje posebnih infrastrukture (javne površine, namjenski trakovi), rješavanje sukoba između sigurne vožnje i drugih uloga vozača, interakcija s putnicima, posebnosti određenih skupina putnika (osobe s invaliditetom, djeca).</p> <p>1.6. Cilj: sposobnost utovara vozila uzimajući u obzir sigurnosne propise i ispravno korištenje vozila:</p> <p>sile koje utječu na vozilo tijekom vožnje, korištenje prijenosnog odnosa mjenjača s obzirom na opterećenje vozila i karakteristike ceste, izračun nosivosti vozila ili skupine vozila, raspodjela opterećenja, posljedice preopterećenja osovine, stabilnost vozila i težište.</p> <p>2. Primjena propisa</p> <p>Sve dozvole</p> <p>2.1. Cilj: poznavanje socijalnog okoliša cestovnog prometa i propisa koji ga uređuju:</p> <p>najdulja neprekinuta vožnja specifična za prijevoznu djelatnost; načela, primjena i posljedice uredbi (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85; kazne za nekorištenje, nepravilno korištenje ili neovlašteno rukovanje tahografom; poznavanje socijalnog okoliša cestovnog prometa; prava i obveze vozača u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja.</p> <p>Dozvole C, C + E, C1, C1 + E</p> <p>2.2. Cilj: poznavanje propisa o prijevozu robe:</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>operativne licencije, obveze na temelju standardnih ugovora o prijevozu robe, sastavljanje dokumenata od kojih se ugovor o prijevozu sastoji; dozvole za međunarodni prijevoz; obveze na temelju Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom; sastavljanje međunarodnog teretnog lista; prelazak granica; otpremnici; posebni popratni dokumenti pri prijevozu robe.</p> <p>Dozvole D, D + E, D1, D1 + E</p> <p>2.3. Cilj: poznavanje propisa o prijevozu putnika:</p> <p>prijevoz posebnih skupina putnika; sigurnosna oprema u autobusima; sigurnosni pojasevi; opterećenje vozila.</p> <p>3. Zdravlje, sigurnost na cesti i zaštita okoliša, usluge, logistika</p> <p>Sve dozvole</p> <p>3.1. Cilj: osvještavanje vozača o opasnostima na cesti i nesrećama na radu:</p> <p>vrste nesreća na radu u prometu, statistika nesreća na cesti, sudjelovanje kamiona/autobusa, ljudske, materijalne i financijske posljedice.</p> <p>3.2. Cilj: sposobnost sprečavanja kaznenih djela i trgovine nezakonitim useljenicima:</p> <p>opće informacije, posljedice za vozače, preventivne mjere, kontrolni popis, propisi o odgovornosti prijevoznika.</p> <p>3.3. Cilj: sposobnost sprečavanja fizičkih rizika:</p> <p>ergonomska načela, rizici povezani s određenim kretnjama i držanjem, fizička kondicija, način rukovanja teretom, osobna zaštita.</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|



|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>3.4. Cilj: osviještenost o važnosti fizičke i mentalne sposobnosti:</p> <p>načela zdrave, uravnotežene prehrane, učinci alkohola, droga i drugih tvari koje bi mogle utjecati na ponašanje, simptomi, uzroci i učinci umora i stresa, temeljna uloga osnovnog ciklusa rad/odmor.</p> <p>3.5. Cilj: sposobnost ocjene izvanrednih situacija:</p> <p>ponašanje u izvanrednoj situaciji: ocjena stanja, izbjegavanje komplikacija zbog prometne nesreće, pozivanje pomoći, pomoć ranjenima i pružanje prve pomoći, ponašanje u slučaju požara, evakuacija putnika iz kamiona/autobusa, osiguravanje sigurnosti putnika, ponašanje u slučaju napada, osnovna načela sastavljanja izvješća o prometnoj nesreći.</p> <p>3.6. Cilj: sposobnost svojim ponašanjem doprinijeti ugledu trgovačkog društva:</p> <p>ponašanje vozača i ugled poduzeća: važnost kakvoće vozačevih usluga za trgovačko društvo, uloge vozača, ljudi s kojima se vozač susreće, održavanje vozila, organizacija posla, komercijalne i financijske posljedice spora.</p> <p>Dozvole C, C + E, C1, C1 + E</p> <p>3.7. Cilj: poznavanje gospodarskih uvjeta cestovnog prijevoza roba i organizacije tržišta:</p> <p>cestovni prijevoz u usporedbi s drugim načinima prijevoza (konkurencija, otpremnici), različite aktivnosti u cestovnom prometu (prijevoz za tuđi račun, prijevoz za vlastite potrebe, pomoćne prijevozne aktivnosti), organizacija glavnih vrsta prijevozničkih poduzeća i pomoćnih prijevoznih aktivnosti, različite prijevozne specijalizacije (cisterne, prijevoz pri određenoj temperaturi itd.), promjene u sektoru (diverzifikacija usluga koje se</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>pružaju, željeznica, podugovaranje itd.).</p> <p>Dozvole D, D + E, D1, D1 + E</p> <p>3.8. Cilj: poznavanje gospodarskih uvjeta cestovnog prijevoza putnika i organizacije tržišta:</p> <p>cestovni prijevoz putnika u usporedbi s drugim načinima prijevoza putnika (željeznica, osobni automobili), različite aktivnosti u vezi s cestovnim prijevozom putnika, prelazak granica (međunarodni prijevoz), organizacija glavnih vrsta trgovačkih društava za cestovni prijevoz putnika.</p> <p>Odjeljak 2.: Obvezna početna kvalifikacija predviđena člankom 3. stavkom 1. točkom (a)</p> <p>2.1. Mogućnost kombiniranja pohađanja tečaja i provjere znanja</p> <p>Početna kvalifikacija mora uključivati poduku iz svih predmeta navedenih u popisu iz odjeljka 1. Trajanje poduke za stjecanje početne kvalifikacije mora iznositi 280 sati.</p> <p>Svaki kandidat za vozača mora odraditi barem 20 sati individualne vožnje vozilom odgovarajuće kategorije koje ispunjava barem zahtjeve za testna vozila definirane u Direktivi 91/439/EEZ.</p> <p>Tijekom individualne vožnje uz kandidata za vozača mora biti instruktor zaposlen u odobrenom centru za osposobljavanje. Vozač ne smije voziti više od osam sati od ukupno 20 sati individualne vožnje na posebnom terenu ili visokokvalitetnom simulatoru kako bi se ocijenila njegova osposobljenost za racionalnu vožnju temeljena na sigurnosnim propisima, posebno u vezi s upravljanjem vozilom u različitim uvjetima na cesti i promjenama tih uvjeta ovisno o vremenskim prilikama i dobu dana ili noći.</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>Za vozače iz članka 5. stavka 5. stjecanje početne kvalifikacije mora trajati 70 sati, uključujući pet sati individualne vožnje.</p> <p>Na kraju osposobljavanja nadležno tijelo države članice ili subjekt koji ono odredi priprema pisanu ili usmenu provjeru znanja vozača. Provjera znanja mora sadržavati barem po jedno pitanje o svakom od ciljeva navedenih u popisu predmeta iz odjeljka 1.</p> <p>2.2. Način koji uključuje provjeru znanja</p> <p>Nadležno tijelo države članice ili subjekt koji ono odredi organizira prethodno navedenu provjeru znanja te provjeru vještina i ponašanja kako bi provjerilo ima li kandidat za vozača, u vezi s predmetima i ciljevima navedenima u odjeljku 1., razinu znanja propisanu u tom odjeljku.</p> <p>(a) Provjera znanja sastoji se od barem dva dijela:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. pitanja koja uključuju više mogućih odgovora, pitanja koja zahtijevaju izravan odgovor ili kombinacija tih dviju vrsta pitanja;</li> <li>ii. studije slučaja.</li> </ul> <p>Provjera znanja mora trajati najmanje četiri sata.</p> <p>(b) Provjera vještina i ponašanja sastoji se od dva dijela:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. provjera vožnje u svrhu ocjene osposobljenosti za racionalnu vožnju na temelju sigurnosnih propisa. Ako je to moguće, provjera se mora održati na cestama izvan izgrađenih područja, na brzim cestama i autocestama (ili sličnim), kao i na svim vrstama gradskih prometnica koje predstavljaju različite vrste poteškoća s kojima se vozač obično susreće. Bilo bi poželjno da se takva provjera održava u različitim uvjetima gustoće prometa. Vrijeme vožnje na cesti mora se optimalno iskoristiti kako bi se kandidat ocijenio</li> </ul> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>u svim područjima prometa na koja može naići.<br/>Ova provjera mora trajati najmanje 90 minuta;<br/>ii. provjera vještina i ponašanja koja obuhvaća barem točke 1.4., 1.5., 1.6., 3.2., 3.3. i 3.5.</p> <p>Ova provjera mora trajati najmanje 30 minuta.</p> <p>Vozilo koje se koristi za provjeru vještina i ponašanja mora ispunjavati sve zahtjeve za testna vozila utvrđene Direktivom 91/439/EEZ.</p> <p>Provjera znanja i vještina može se dopuniti trećom provjerom koja se obavlja na posebnom terenu ili na visokokvalitetnom simulatoru kako bi se ocijenila osposobljenost za racionalnu vožnju koja se temelji na sigurnosnim propisima, posebno u vezi s upravljanjem vozilom u različitim uvjetima na cesti i promjenama tih uvjeta ovisno o vremenskim prilikama i dobu dana ili noći.</p> <p>Trajanje te neobvezne provjere nije propisano. Ako vozač obavlja takvu provjeru, vrijeme njezina trajanja može se oduzeti od 90 minuta koliko traje provjera vožnje iz i., no ono ne smije biti duže od 30 minuta.</p> <p>Za vozače iz članka 5. stavka 5. provjera znanja mora se ograničiti na predmete iz odjeljka 1. koji su relevantni za vozila na koja se nova početna kvalifikacija odnosi. Međutim, ti vozači moraju u cijelosti obaviti provjeru vještina i ponašanja.</p> <p>Odjeljak 3.: Ubrzana početna kvalifikacija predviđena člankom 3. stavkom 2.</p> <p>Ubrzana početna kvalifikacija mora obuhvaćati poduku iz svih predmeta navedenih u popisu iz odjeljka 1. Trajanje poduke mora iznositi 140 sati.</p> <p>Svaki kandidat za vozača mora odraditi barem 10 sati individualne vožnje vozilom odgovarajuće kategorije koje ispunjava sve zahtjeve za testna vozila utvrđene</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|

u Direktivi 91/439/EEZ.

Tijekom individualne vožnje uz kandidata za vozača mora biti instruktor zaposlen u odobrenom centru za osposobljavanje. Vozač ne smije voziti više od četiri sata od ukupno 10 sati individualne vožnje na posebnom terenu ili visokokvalitetnom simulatoru kako bi se ocijenila njegova osposobljenost za racionalnu vožnju temeljena na sigurnosnim propisima, posebno u vezi s upravljanjem vozilom u različitim uvjetima na cesti i promjenama tih uvjeta ovisno o vremenskim prilikama i dobu dana ili noći.

Za vozače iz članka 5. stavka 5. ubrzano stjecanje početne kvalifikacije mora trajati 35 sati, uključujući 2,5 sati individualne vožnje.

Na kraju osposobljavanja nadležno tijelo države članice ili subjekt koji ono priprema održava pisanu ili usmenu provjeru znanja vozača. Provjera znanja mora sadržavati barem po jedno pitanje o svakom od ciljeva navedenih u popisu predmeta iz odjeljka 1.

Odjeljak 4.: Obvezno periodično osposobljavanje predviđeno člankom 3. stavkom 1. točkom (b)

Tečajeve obveznog periodičnog osposobljavanja moraju organizirati odobreni centri za osposobljavanje. Navedeni tečajevi moraju trajati 35 sati svakih pet godina i održavati se u blokovima od po barem sedam sati. Takvo periodično osposobljavanje može se djelomično održavati na visokokvalitetnim simulatorima.

Odjeljak 5.: Odobrenje početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja

5.1. Centri za osposobljavanje koji sudjeluju u dodjeli početne kvalifikacije i periodičnom osposobljavanju moraju imati odobrenje nadležnih tijela država članica. Odobrenje se izdaje samo na

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>temelju pisanog zahtjeva. Uz zahtjev se moraju priložiti dokumenti koji uključuju sljedeće:</p> <p>5.1.1.odgovarajući program kvalifikacija i osposobljavanja uz navođenje predmeta koji se podučavaju, predloženog izvedbenog plana i nastavnih metoda;</p> <p>5.1.2. kvalifikacije i područje rada instruktora;</p> <p>5.1.3.informacije o mjestu održavanja tečajeva, nastavnim materijalima, sredstvima koja su na raspolaganju za praktičan rad i voznom parku koji se koristi;</p> <p>5.1.4.uvjete sudjelovanja na tečajevima (broj sudionika).</p> <p>5.2. Nadležno tijelo će pisano odobrenje izdati pod sljedećim uvjetima:</p> <p>5.2.1.da je osposobljavanje obavljeno u skladu s dokumentima priloženima zahtjevu;</p> <p>5.2.2.da nadležno tijelo ima pravo poslati ovlaštene osobe da pomognu s tečajevima osposobljavanja, kao i da ima pravo nadzirati takve centre u pogledu korištenih sredstava i ispravnog održavanja tečajeva osposobljavanja i provjera znanja;</p> <p>5.2.3.da se odobrenje može opozvati ili privremeno oduzeti ako uvjeti pod kojima je ono bilo izdano više nisu ispunjeni.</p> <p>Odobreni centar mora jamčiti da instruktori dobro poznaju većinu najnovijih propisa i zahtjeva u vezi s osposobljavanjem. U okviru posebnog izbornog postupka instruktori moraju dokazati poznavanje i sadržaj predmeta te pedagoških i didaktičkih metoda. Što se tiče praktičnog dijela osposobljavanja, instruktor mora dokazati da posjeduje iskustvo kao profesionalni vozač ili slično vozačko iskustvo, poput, primjerice, iskustva instruktora za teška</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |                                  |  |
|---|--|----------------------------------|--|
| <p>teretna vozila.</p> <p>Program poduke mora biti u skladu s odobrenjem i mora obuhvaćati predmete s popisa iz odjeljka 1.</p> <p>(1) Odluka Vijeća 85/368/EEZ od 16. srpnja 1985. o usporedivosti kvalifikacija strukovnog osposobljavanja među državama članicama Europske zajednice (SL L 199, 31.7.1985., str. 56.).</p>   |  |                                  |  |
| <p>PRILOG II.</p> <p>ODREDBE O OBRASCU EUROPSKIH ZAJEDNICA ZA VOZAČKU KARTICU O KVALIFIKACIJAMA</p> <p>1. Fizičke značajke kartice moraju biti u skladu s normama ISO 7810 i 7816-1.</p> <p>Načini provjere jesu li fizičke značajke kartice u skladu s međunarodnim standardima moraju biti u skladu s normom ISO 10373.</p> <p>2. Kartica je dvostrana:</p> <p>prva strana sadrži:</p> <p>(a) naslov „vozačka kartica o kvalifikacijama”, otisnut velikim slovima na službenom jeziku ili službenim jezicima države članice koja izdaje karticu;</p> <p>(b) naziv države članice koja izdaje karticu (neobvezno);</p> <p>(c) razlikovnu oznaku države članice koja izdaje karticu, tiskanu u negativu na plavom pravokutniku i okruženu s dvanaest žutih zvjezdica; razlikovne oznake su sljedeće:</p> <p>B : Belgija</p> |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>U Prilogu II Direktive 2003/59/EZ radi se o Kvalifikacijskim karticama vozača za čiju implementaciju se Republika Hrvatska nije odlučila, pa se Prilog II niti neće preuzeti. Naime, odredbama čl. 12.st.1. konačnog Prijedloga Zakona predviđeno je da vozači koji imaju prebivalište odnosno boravište u RH stručno osposobljavanje dokazuju isključivo Kodom 95 odnosno oznakom Koda Europske unije.</p> |

DK : Danska  
D : Njemačka  
GR : Grčka  
E : Španjolska  
F : Francuska  
IRL : Irska  
I : Italija  
L : Luksemburg  
NL : Nizozemska  
A : Austrija  
P : Portugal  
FIN : Finska  
S : Švedska  
UK : Ujedinjena Kraljevina;

(d)informacije specifične za karticu, numerirane kako slijedi:

1. prezime imatelja;
2. ime imatelja;
3. datum i mjesto rođenja imatelja;
- 4.(a) datum izdavanja;  
(b) datum isteka valjanosti;  
(c) naziv tijela koje izdaje karticu (može se otisnuti na drugoj strani);  
(d) broj različit od broja vozačke dozvole koji će se koristiti u upravne svrhe (neobvezno);
5. (a) broj vozačke dozvole;  
(b) serijski broj;
6. fotografija imatelja;
7. potpis imatelja;
8. uobičajeno boravište ili poštanska adresa imatelja (neobvezno);
- 9.(pot)kategorije vozila za koja vozač ispunjava zahtjeve u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja;

(e) naslov „obrazac Europskih zajednica” na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje karticu, te naslov „vozačka kartica o kvalifikacijama” na ostalim službenim jezicima Zajednice, otisnut u plavoj boji tako da čini pozadinu kartice:




|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>tarjeta de cualificación del conductor<br/> chaufføruddannelsesbevis<br/> Fahrerqualifizierungsnachweis<br/> δελτίο επιμόρφωσης οδηγού<br/> driver qualification card<br/> carte de qualification de conducteur<br/> cárta cáilíochta tiomána<br/> carta di qualificazione del conducente<br/> kwalificatiekaart bestuurder<br/> carta de qualificação de motorista<br/> kuljettajan ammattipätevyyskortti<br/> yrkeskompetensbevis för förare;</p> <p>(f) referentne boje:</p> <p>— plava: Pantone Reflex blue,<br/> — žuta: Pantone yellow;</p> <p>druga strana sadrži:</p> <p>(a)9.(pot)kategorije vozila za koja vozač ispunjava zahtjeve u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja;<br/> 10.oznaku Zajednice propisanu člankom 10. ove Direktive;<br/> 11.prostor predviđen za eventualni unos od strane države članice koja izdaje karticu ključnih administrativnih podataka ili podataka koji se odnose na sigurnost prometa na cestama (neobvezno). Ako se podaci odnose na neku od stavki iz ovog Priloga, takvim podacima mora prethoditi odgovarajući broj stavke;</p> <p>(b)pojašnjenje numeriranih unosa navedenih na prvoj i drugoj strani kartice (barem unosa pod 1., 2., 3., 4.(a), 4.(b), 4.(c), 5.(a), 5.(b) i 10.).</p> <p>Ako država članica želi informacije iz navedenih stavki upisati na nacionalnom jeziku koji nije jedan od sljedećih jezika: danski, nizozemski,engleski, finski, francuski, njemački, grčki, talijanski, portugalski, španjolski, švedski, načinit će, ne dovodeći u pitanje druge odredbe ovog Priloga, dvojezičnu inačicu kartice na</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>jednom od gore navedenih jezika.</p> <p>3. Zaštita, uključujući zaštitu podataka</p> <p>Svrha različitih sastavnih dijelova kartice jest spriječiti krivotvorenje ili neovlašteno rukovanje i otkriti svaki takav pokušaj.</p> <p>Države članice moraju osigurati razinu zaštite kartice koja je barem usporediva s razinom zaštite vozačke dozvole.</p> <p>4. Posebne odredbe</p> <p>Nakon savjetovanja s Komisijom, države članice mogu, ne dovodeći u pitanje ostale odredbe ovog Priloga, dodati boje ili oznake, primjerice, crtični kod, nacionalne simbole i zaštitne elemente.</p> <p>U vezi s međusobnim priznavanjem kartica, crtični kod ne smije sadržavati nikakve druge informacije osim onih koje su već čitljivo navedene na vozačkoj kartici o kvalifikacijama ili koje su nužne za postupak izdavanja kartice.</p> <p>OBRAZAC VOZAČKE KARTICE EUROPSKIH ZAJEDNICA</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|

Str. 1.

**VOZAČKA KARTICA (DRŽAVA ČLANICA)**

1. 

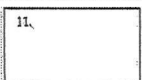
2.

3. **5. FOTOGRAFIJA**

4.a 4.b  
4.c 4.d  
5.a 5.b  
7.  
{8.}

9.

Str. 2.

11. 

9. 

|     |     |
|-----|-----|
| C1  | 10. |
| C   |     |
| D1  |     |
| D   |     |
| C1E |     |
| CE  |     |
| D1E |     |
| DE  |     |

1. Prezime  
2. Ime  
3. Datum i mjesto rođenja  
4a. Datum izdavanja kartice  
4b. Datum isteka roka važenosti kartice  
4c. Kroz koje države je izdala karticu  
5a. Broj vozačke dozvole  
5b. Broj vozačke kartice  
10. Označka Zajednice

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

**1. Naziv propisa Europske unije**

Odluka Komisije od 17. prosinca 2009. o minimalnim zahtjevima u pogledu podataka koji se moraju unijeti u nacionalni elektronički registar poduzeća za cestovni prijevoz (priopćena pod brojem dokumenta C(2009) 9959)

**2. Naziv prijedloga propisa**

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu

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

| a)  | b)  | c)   | d)   |
|---|---|--|--|
| <b>Odredbe propisa Europske unije</b>   | <b>Odredbe prijedloga propisa</b>   | <b>Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa?</b> | <b>Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)</b> |
| <p>Članak 1.</p> <p>Minimalni zahtjevi u pogledu podataka koji se moraju unijeti u nacionalne elektroničke registre koje uspostavljaju države članice u skladu s člankom 16. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 1071/2009. utvrđeni su u Prilogu ovoj Odluci.</p> | <p>Opći pojmovi</p> <p>Članak 4</p> <p>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)</p> | <p>U potpunosti preuzeto</p>   |  |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | <p>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.</p> <p>Vođenje Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika<br/>Članak 107.</p> <p>(1) Ministarstvo vodi Nacionalni registar cestovnih prijevoznika u elektronskom obliku, kao jedinstvenu nacionalnu evidenciju svih podataka vezanih za odredbe ovoga Zakona, odredbe uredbi Europske unije, odredbe međunarodnih konvencija i ugovora te drugih propisa koji reguliraju djelatnost cestovnog prijevoza putnika i tereta, a koji su od važnosti za nesmetano funkcioniranje prijevoznog tržišta.</p> <p>(2) Ministarstvo će na svojim mrežnim (web) stranicama omogućiti pristup Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika, u sadržaju sukladnom posebnim propisima koji reguliraju zaštitu osobnih podataka.</p> <p>(3) Nacionalni registar cestovnih prijevoznika može sadržavati i sve druge podatke od važnosti za nesmetano i kvalitetno funkcioniranje prijevoznog tržišta prijevoza putnika i tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu.</p> <p>(4) Sadržaj i način vođenja Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika pravilnikom propisuje Ministar.</p> |  |  |
|--|---|--|--|

|  |  |   |  |  |                              |  |
|--|--|---|--|--|------------------------------|--|
| <p>Članak 2.</p> <p>Ova je Odluka upućena državama članicama.</p>                  |  |   |  |  | Nije potrebno preuzimanje    | prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske |
| <p>PRILOG</p>  |  |   |  | <p>Vođenje Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika<br/>Članak 107.<br/>(4) Sadržaj i način vođenja Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika pravilnikom propisuje Ministar.</p> | <p>U potpunosti preuzeto</p> |  |
| <p>Kategorija podataka</p> <p>Prijevozno poduzeće</p> <p>Adresa</p> <p>Dozvola</p> | <p>Podatak</p> <p>Naziv</p> <p>Pravni oblik</p> <p>Adresa</p> <p>Poštanski broj</p> <p>Grad</p> <p>Oznaka države</p> <p>Vrsta</p> <p>Serijski broj licencije Zajednice</p> | <p>Dodatni opis podatkovnog polja</p> <p>Polje za slobodni slovno-brojčani unos</p> <p>Polje za slobodni slovno-brojčani unos</p> <p>Polje za slobodni slovno-brojčani unos</p> <p>Polje za slobodni slovno-brojčani unos</p> <p>Dvoslovna oznaka ISO 3166-1 alpha 2</p> <p>Naznaka:</p> <p>—„licencija Zajednice za putnički promet”</p> <p>—„nacionalna licencija za putnički promet”</p> <p>ili</p> <p>—„licencija Zajednice za prijevoz robe”</p> <p>—„nacionalna licencija za prijevoz robe”</p> <p>Polje za slobodni slovno-brojčani unos</p> | <p>Dužina</p> <p>1-100</p> <p>1-50</p> <p>1-150</p> <p>1-10</p> <p>1-50</p> <p>2</p> <p>1-50</p> <p>1-20</p> |  |                              |  |

|   |  |       |
|---|--|-------|
| Datum početka valjanosti licencije Zajednice                  | Unos brojeanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD) | 10    |
| Datum isteka valjanosti licencije Zajednice                   | Unos brojeanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD) | 10    |
| Broj obuhvaćenih vozila                                       | Polje za slobodni brojeani unos                        | 1-4   |
| Registracijska oznaka vozila (1)                              | Polje za slobodni slovno-brojeani unos                 | 1-15  |
| Status dozvole  | Naznaka:   | 1-20  |
|   | — „aktivna”  |       |
|   | — „privremeno oduzeta”                                 |       |
|   | — „oduzeta”  |       |
|   | — „istekla”  |       |
|   | — „izgubljena/ukradena”                                |       |
|   | — „poništena”  |       |
|   | — „vraćena”  |       |
| Datum oduzimanja licencije Zajednice                          | Unos brojeanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD) | 10    |
| Datum privremenog oduzimanja licencije Zajednice              | Unos brojeanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD) | 10    |
| Datum isteka privremenog oduzimanja licencije Zajednice       | Unos brojeanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD) | 10    |
| Razlog privremenog ili trajnog oduzimanja licencije Zajednice | Naznaka:   | 1-100 |
|   | — „nema stvarni i stabilni poslovni nastan”            |       |
|   | — „nema odgovarajući finansijski položaj”              |       |
|   | — „nema potrebnu stručnu osposobljenost”               |       |
|   | — „loš ugled”  |       |
|   | — „drugo”  |       |
| Serijski broj ovjerene  | Polje za slobodni slovno-brojeani unos                 | 1-20  |

|  |   |   |       |  |
|--|---|---|-------|--|
|  | vjerodostojne<br>preslike licencije<br>Zajednice                    |   |       |  |
|  | Datum oduzimanja<br>ovjerene<br>vjerodostojne<br>preslike           | Unos brojeanih podataka u<br>obliku ISO 8601 (GGGG-<br>MM-DD) | 10    |  |
|  | Datum isteka<br>oduzimanja<br>ovjerene<br>vjerodostojne<br>preslike | Unos brojeanih podataka u<br>obliku ISO 8601 (GGGG-<br>MM-DD) | 10    |  |
| Pravni zastupnik<br>poduzeća<br>(prema<br>potrebi) (2) | Ime   | Polje za slobodni slovno-<br>brojeani unos                    | 1-100 |  |
|  | Prezime(na)   | Polje za slobodni slovno-<br>brojeani unos                    | 1-100 |  |
|  | Datum rođenja   | Unos brojeanih podataka u<br>obliku ISO 8601 (GGGG-<br>MM-DD) | 10    |  |
| Upravitelj<br>prijevoza                                | Mjesto rođenja  | Slobodni slovni unos  | 1-50  |  |
|  | Ime   | Polje za slobodni slovno-<br>brojeani unos                    | 1-100 |  |
|  | Prezime(na)   | Polje za slobodni slovno-<br>brojeani unos                    | 1-100 |  |
|  | Datum rođenja   | Unos brojeanih podataka u<br>obliku ISO 8601 (GGGG-<br>MM-DD) | 10    |  |
|  | Mjesto rođenja  | Slobodni slovni unos  | 1-50  |  |
|  | Broj potvrde o<br>stručnoj<br>osposobljenosti                       | Polje za slobodni slovno-<br>brojeani unos                    | 1-20  |  |
|  | Datum izdavanja<br>potvrde o stručnoj<br>osposobljenosti            | Unos brojeanih podataka u<br>obliku ISO 8601 (GGGG-<br>MM-DD) | 10    |  |
|  | Država izdavanja<br>potvrde o stručnoj<br>osposobljenosti           | Dvoslovna oznaka ISO<br>3166-1 alpha 2                        | 2     |  |
| Ozbiljno kršenje                                       | Kategorija  | Slovno-brojeano polje za<br>unos kodiranih vrijednosti        |       |  |
|  | Vrsta   | Slovno-brojeano polje za<br>unos kodiranih vrijednosti        |       |  |



|                               |   |  |       |  |  |  |
|-------------------------------|---|--|-------|--|--|--|
|                               | Datum kršenja   | Unos brojčanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD)                     | 10    |  |  |  |
|                               | Datum provjere prilikom koje je kršenje potvrđeno             | Unos brojčanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD)                     | 10    |  |  |  |
|                               | Država članica u kojoj je kršenje potvrđeno                   | Dvoslovna oznaka ISO 3166-1 alpha 2  | 2     |  |  |  |
|                               | Razlog zašto gubitak ugleda predstavlja nerazmjernu mjeru.(3) | Polje za slobodni slovno-brojčani unos                                     | 1-500 |  |  |  |
| Proglašenje osobe nesposobnom | Ime   | Polje za slobodni slovno-brojčani unos                                     | 1-100 |  |  |  |
|                               | Prezime(na)   | Polje za slobodni slovno-brojčani unos                                     | 1-100 |  |  |  |
|                               | Datum rođenja   | Unos brojčanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD)                     | 10    |  |  |  |
|                               | Mjesto rođenja  | Slobodni slovni unos   | 1-50  |  |  |  |
|                               | Broj potvrde o stručnoj osposobljenosti                       | Polje za slobodni slovno-brojčani unos                                     | 1-20  |  |  |  |
|                               | Datum izdavanja potvrde o stručnoj osposobljenosti            | Unos brojčanih podataka u obliku ISO 8601 (GGGG-MM-DD)                     | 10    |  |  |  |
|                               | Država izdavanja potvrde o stručnoj osposobljenosti           | Dvoslovna oznaka ISO 3166-1 alpha 2  | 2     |  |  |  |
|                               | Razlog proglašenja nesposobnosti                              | Naznaka:<br>—„kršenje nacionalnih pravila”<br>—„kršenje pravila Zajednice” | 1-100 |  |  |  |
|                               | Trenutačna rehabilitirajuća mjera                             | Naznaka:<br>—„ponovno osposobljavanje”                                     | 1-100 |  |  |  |

|  |   |  |  |  |
|--|---|--|--|--|
| <p>Datum početka<br/>valjanosti<br/>proglašenja<br/>nesposobnosti</p> <p>Datum isteka<br/>valjanosti<br/>proglašenja<br/>nesposobnosti</p> | <p>— „dodatno<br/>osposobljavanje”</p> <p>— „ponovno izdavanje<br/>licencije”</p> <p>— „dodatni uvjeti za<br/>licenciju”</p> <p>— „drugo”</p> <p>Unos brojevanih podataka u 10<br/>obliku ISO 8601 (GGGG-<br/>MM-DD)</p> <p>Unos brojevanih podataka u 10<br/>obliku ISO 8601 (GGGG-<br/>MM-DD)</p> |  |  |  |
|--|---|--|--|--|