

**MINISTARSTVO MOŘA, TURIZMA, PROMETA I RAZVITKA**

---

**N a c r t**

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

---

**Zagreb, rujan 2006. godine**

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

## **Članak 1.**

U Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu («Narodne novine» broj 178/04 i 48/05 i 151/05) u članku 6. stavku (3) riječi „u skladu s uvjetima obavljanja djelatnosti prema ovom Zakonu“ se brišu.

## **Članak 2.**

U članku 8. iza stavka (1) dodaje se novi stavak (2) koji glasi:  
„Za obavljanje autotaksi prijevoza pravna ili fizička osoba ne mora ispunjavati uvjete iz stavka (1) točke 2. i 5. ovoga članka.“  
Stavak (2) postaje stavak (3).“

## **Članak 3.**

U članku 45. stavku (1) iza riječi „je prijevoz“ dodaje se riječ „autobusom“.

## **Članak 4.**

U članku 97. stavak (4) iza riječi „točke“ dodaje se broj „1.“, a broj „1.000,00“ zamjenjuje se brojem „7.000,00“.

## **Članak 5.**

U članku 101. stavak (1) točka 1. se briše.  
Točke 2. do 4. postaju točke 1. do 3..

## **Članak 6.**

Članak 103. stavak (3) mijenja se i glasi:  
„Pravne i fizičke osobe koje obavljaju djelatnost na temelju ovoga Zakona uskladit će svoje poslovanje u skladu s odredbama ovog Zakona do 31. prosinca 2006. godine, osim s odredbom članka 6. stavcima (1) i (2) Zakona, s kojom se moraju uskladiti do 01. siječnja 2012. godine“.

Iza stavka (4) dodaje se novi stavak (5) koji glasi:  
„Odredbe ovoga Zakona koje se odnose na stručnu spremu vozača, ne primjenjuju se na osobe koje su na dan stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 36/98, 83/98 i 26/03) zatečene na poslovima vozača motornog vozila u cestovnom prometu“.

### **Članak 7.**

Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaje važiti Uredba o izmjeni Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 151/05).

### **Članak 8.**

Ovaj Zakon stupa na snagu osmog dana od dana objave u «Narodnim novinama».

## **II OBRAZLOŽENJE KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

### **a) Razlozi zbog kojih se Zakon donosi**

Uvjeti i način obavljanja djelatnosti prijevoza putnika i tereta uređeni su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu koji je donio Hrvatski sabor na sjednici 3. prosinca 2004. godine, objavljen je u «Narodnim novinama» broj 178/04., i stupio je na snagu 24. prosinca 2004. godine.

Navedenim Zakonom propisani su uvjeti za obavljanje djelatnosti, od kojih se jedan odnosi na starost vozila kojima se može obavljati djelatnost prijevoza. Prema odredbi članka 6. stavcima 1. i 2. propisano je da se djelatnost cestovnog prijevoza putnika i tereta može obavljati vozilima (autobusima, odnosno kamionima) mlađim od 18 godina, a za prijevoz učenika vozilima mlađim od 10 godina.

Rok za usklađivanje s odredbama Zakona je godina dana od dana stupanja na snagu Zakona, odnosno, 24. prosinca 2005. godine.

Uredbom o izmjeni Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Vlade Republike Hrvatske („Narodne novine“ broj 151/05) produljen je rok za usklađivanje pravnim i fizičkim osobama koje obavljaju prijevozničku djelatnost na temelju navedenog Zakona na dvije godine od dana stupanja na snagu istog Zakona. Na taj način rok za usklađivanje sukladno odredbama Zakona o ovlasti Vlade Republike Hrvatske da uredbama uređuje pojedina pitanja iz djelokruga Hrvatskog sabora („Narodne novine“ broj 115/02 i 121/05) prolongiran je do 30. rujna 2006. godine.

Inicijativom Hrvatske obrtničke komore čiji su članovi prijevoznici fizičke osobe predloženo je prolongiranje roka za primjenu odredbe članka 6. stavaka 1. i 2. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu do 01. siječnja 2012. godine, kao primjeren rok prijevoznicima-obrtnicima koji bi imali najveće probleme oko usklađivanja s uvjetima koji se odnose na starost vozila.

Imajući u vidu posljedice dvogodišnje primjene Zakona, poglavito odredbe koja se odnosi na starost vozila, ocjenjeno je da je inicijativa obrtnika opravdana ako se uzme u obzir da je u Republici Hrvatskoj registrirano oko 12.500 obrtnika-prijevoznika, od kojih je preko 7.700 registrirano za prijevoz tereta.

Razlozi zbog kojih se predlaže donošenje ovog Zakona su:

- prolongiranje roka za usklađivanje pravnim i fizičkim osobama koje obavljaju djelatnost cestovnog prijevoza s odredbom Zakona koja se odnosi na starost vozila,

- omogućavanje osobama koje su zatečene na poslovima vozača nastavak daljnjeg obavljanja istih poslova bez obveze doškolovanja,
- povećanje novčanih kazni za prekršaje propisane za odgovoru osobu prijevoznika-pravnu osobu sukladno prekršajima propisanim u zemljama EU-a,
- usklađivanje uvjeta za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza u slučajevima kada se ista obavlja temeljem licencije, odnosno, koncesije.

## **b) Pitanja koja se uređuju ovim Zakonom**

Konačnim prijedlogom Zakona predlaže odgoda primjene odredbe članka 6. stavaka 1. i 2. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, dakle, posebnih uvjeta za vozila prema kojima se djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika i tereta može obavljati vozilima (kamionima, autobusima) mlađim od 18 godina, odnosno, autobusima mlađim od 10 godina za prijevoz učenika. Na taj način prolongira se rok za usklađivanje za sve fizičke i pravne osobe koja obavljaju djelatnost prijevoza do 01. siječnja 2012. godine.

Od usvajanja i stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu u prosincu 2004. godine, Ministarstvo mora, turizma prometa i razvitka donijelo je nekoliko podzakonskih akata kojima se uređuju tehnička ispravnost vozila i sigurnost prometa, te se njihovom dosljednom primjenom i stalnom kontrolom svih ovlaštenih tijela može na kvalitetniji način utjecati na tehnički i sigurnosni aspekt vozila kojima se obavlja cestovni prijevoz. Navedeni propisi su Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe („Narodne novine“ broj 120/05) te Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama („Narodne novine“ broj 92/05.) .

Osim navedenog donesen je i Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati vozila kojima se prevoze djeca („Narodne novine“ broj 8/06) uz suglasnost ministra nadležnog za prosvjetu, kojim propisom su uređeni uvjeti koje moraju ispunjavati vozila kojima se prevoze djeca i kojim su pooštreni uvjeti tehničke ispravnosti i opremljenosti vozila, sve u skladu sa Europskim standardima.

Predloženim dopunama članka 8. Zakona prijevoznici, odnosno, pravne ili fizičke osobe koje obavljaju autotaksi prijevoz osoba ne moraju, kao ostali prijevoznici ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2. i 5. ovoga članka, odnosno, ne moraju ispunjavati uvjete koji se odnose na financijsku sposobnost i vlasništvo, odnosno, zakup vlastitih odnosno ugovorom zakupljenih parkirališta prilikom izdavanja licencije. Predloženim se usklađuju uvjeti za obavljanje autotaksi djelatnosti u i slučaju kada se ista djelatnost obavlja temeljem koncesije, odnosno, licencije.

Također, u Konačnom prijedlogu Zakona predlaže se povećanje najnižeg iznosa novčane kazne sa 1.000,00 na 7.000,00 kuna za slijedeće prekršaje: obavljanje linijskog prijevoza bez dozvole, za obavljanje prijevoza iz RH u treće države i obratno bez dozvole, te kabotažu, čime se osigurava se adekvatno kažnjavanje za navedene prekršaje a s obzirom da se radi o najtežim prekršajima za odgovornu osobu-pravnu osobu i za vozača stranog vozila, a koja kazna u praksi predstavlja jednu od najčešće

izricanih kazni. Ovaj prijedlog predstavlja usklađivanje prakse s zemljama u okruženju i Europske unije, jer prema podacima kojima raspolažemo, kazne u slučaju kada se radi o domaćem prijevozniku koji ih počinu u drugim zemljama iznosi npr. u Austriji 1700 € uz zapljenu vozila.

U Konačnom prijedlogu Zakona regulira se status osoba koji su do dana stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 36/98, 83/98 i 26/03-pročišćeni tekst) obavljali poslove vozača motornog vozila u cestovnom prometu, a nemaju stručnu spremu u zanimanju vozač. Bez ovako predložene odredbe osobe, koje su po ranije važećim propisima ispunjavali uvjete za obavljanje poslova vozača morale bi se doškolovati radi ispunjavanja uvjeta iz članka 4. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.

### **III OBJAŠNJENJE ODREDBI KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA**

#### **Uz članak 1.**

Predloženim brisanjem teksta „u skladu s uvjetima obavljanja djelatnosti prema ovom Zakonu“ ispravlja se greška koje je nastala tijekom prijepisa i procedure donošenja Zakona, jer je člankom 6. stavkom 3. Zakona dano ovlaštenje ministru za donošenje podzakonskog akta, te je naprijed navedeni tekst, kako sada stoji u članku, suvišan s obzirom na Ustavom RH propisanu obvezu suglasja zakona sa Ustavom, a svih ostalim propisa i s Ustavom i sa zakonom.

#### **Uz članak 2.**

Predloženim dopunama članka 8. Zakona prijevoznici, odnosno, pravne ili fizičke osobe koje obavljaju autotaksi prijevoz osoba ne moraju, kao ostali prijevoznici ispunjavati uvjete iz stavka 1. točke 2. i 5. ovoga članka, odnosno, ne moraju ispunjavati uvjete koji se odnose na financijsku sposobnost i vlasništvo, odnosno, zakup vlastitih odnosno ugovorom zakupljenih parkirališta prilikom izdavanja licencije.

Naime, s obzirom na mogućnost da se djelatnost autotaksi prijevoza obavlja ili temeljem licencije ili temeljem koncesije kako je to propisano odredbom članka 46. stavak 2. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a da je člankom 46. stavkom 3. istog Zakona propisano da oni koji obavljaju navedenu djelatnost temeljem koncesije ne moraju ispunjavati naprijed navedene uvjete na ovaj način se izjednačavaju subjekti koji obavljaju autotaksi prijevoz.

#### **Uz članak 3.**

Predloženim dopunama članka 45. stavka 1. Zakona dodavanjem riječi „autobusom“ na jasan se i nedvosmislen način definira da se povremeni prijevoz putnika u cestovnom prometu može obavljati samo i isključivo autobusima.

Dosadašnja primjena članka 45. Zakona od stupanja na snagu istog i njegova primjene u praksi ukazala je na nužnost predložene dopune članka 45. stavak 1. Zakona.

#### **Uz članak 4.**

Predloženim izmjenama, odnosno povećanjem najnižeg iznosa sa 1.000,00 na 7.000,00 kuna novčane kazne za prekršaje: obavljanje linijskog prijevoza bez dozvole, za obavljanje prijevoza iz RH u treće države i obratno bez dozvole, te kabotažu, osigurava se adekvatno kažnjavanje za navedene prekršaje a s obzirom da se radi o najtežim prekršajima za odgovornu osobu-pravnu osobu i za vozača stranog vozila, a koja kazna u praksi predstavlja jednu od najčešće izricanih kazni.

Ovaj prijedlog predstavlja usklađivanje prakse s zemljama u okruženju i Europske unije, jer je prema podacima kojima raspoložemo kazne u slučaju kada se radi o domaćim prijevoznicima koji ih počinu u drugim zemljama iznosi npr. u Austriji 1700 € uz zapljenu vozila.

#### **Uz članak 5.**

Predlaže se brisanje u članku 101. stavak 1. točka 1. Zakona jer je za isti prekršaj propisana određena novčana kazna za obavljanje djelatnosti bez licencije (članak 7. stavak 1. Zakona) člankom 97. stavkom 1. točkom 1. Zakona za prijevoznika-pravnu osobu, odnosno, drugu pravnu osobu. Stavkom 2. članka 5. Konačnog prijedloga Zakona propisano je da točke od 2. do 4. postaju točke 1. do 3..

#### **Uz članak 6.**

Člankom 6. Konačnog prijedloga Zakona, odnosno, prolongiranjem primjene odredbe članka 6. stavaka 1. i 2. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu predlaže se odgoda primjene posebnog uvjeta za vozila koji se odnosi na njihovu starost koja je prema sada važećoj odredbi članka 6. stavaka 1. i 2. ograničena na 18, odnosno, 10 godina.

Predloženom odgodom, odnosno, prolongiranjem roka za usklađivanjem starosti voznog parka prijevoznika koji obavljaju prijevoz putnika i tereta, omogućuje se prijevoznicima primjeren rok za zamjenu vozila kojima obavljaju djelatnost prijevoza, koji proces osim određenih financijskih sredstava zahtijeva i primjereno vrijeme u kojem bi se započeti proces i dovršio.

Odredba članka 6. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu imala je za posljedicu utjecaja na svijest prijevoznika u smislu prihvatanja nužnosti procesa pomlađivanja voznog parka i obveze podizanja razine tehničke sigurnosti vozila kojima se obavlja prijevoz putnika, poglavito djece.

Međutim dio prijevoznika-fizičkih osoba koji je udružen u Hrvatsku obrtničku komoru, i koji uglavnom imaju jedno ili dva vozila kojima obavljaju prijevozničku djelatnost, putem svojih cehovskih udruženja pri HOK-u, predlagao je prolongiranje roka za punu primjenu članka 6. stavaka 1. i 2. Zakona upravo zbog činjenice da kao tzv.,mali prijevoznici“ nemaju mogućnost postupnog započinjanja i dovršetka procesa zamjene vozila u skladu s odredbom članka 6. Zakona u odnosu na prijevoznike-pravne osobe.

Broj prijevoznika-obrtnika koje obavljaju djelatnost prijevoza prema podacima HOK-a je 12.500 od čega je oko 7.700 registrirano za prijevoz tereta, iz čega se zaključuje da bi jedan značajan dio prijevoznika, ukoliko se ne omogući primjeren rok za

zamjenu vozila ostao bez osnovnog sredstva za rad, odnosno, bez mogućnosti obavljanja djelatnosti za koju su registrirani.

Od usvajanja i stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu u prosincu 2004. godine, Ministarstvo mora, turizma prometa i razvitka donijelo je nekoliko propisa kojima se uređuju tehnička ispravnost vozila i sigurnost prometa, te se njihovom dosljednom primjenom i stalnom kontrolom svih ovlaštenih tijela može se na kvalitetniji način utjecati na tehnički i sigurnosni aspekt vozila kojima se obavlja cestovni prijevoz. Navedeni propisi su Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe („Narodne novine“ broj 120/05) te Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama („Narodne novine“ broj 92/05) koje je donijelo nadležno Ministarstvo.

Osim navedenog pripremljen je i uz suglasnost ministra nadležnom za prosvjetu Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati vozila kojima se prevoze djeca (Narodne novine broj 8/06) o posebnim uvjetima kojima moraju udovoljavati vozila kojima se prevoze djeca, koji je usklađen sa europskim standardima, a čije donošenje ima za cilj pooštavanje tehničke ispravnosti i opremljenosti vozila kojima se prevozi posebno osjetljiva kategorija putnika-djeca.

Autobusi i teretna motorna vozila koja se koriste u javnom cestovnom prijevozu tijekom godine podliježu redovnim, preventivnim i izvanrednim tehničkim pregledima. Dakle, mehanizmi kontrole su uređeni propisima, a kroz to i mogućnost da tehnički neispravna i nesigurna vozila, ne sudjeluju u prometu.

Predloženom odredbom članka 6. stavak 1. Konačnog prijedloga Zakona regulirat će se status vozača koji su do dana stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 36/98, 83/98 i 26/03-pročišćeni tekst) obavljali poslove vozača motornog vozila u cestovnom prometu, a nemaju stručnu spremu u zanimanju vozač. Bez ovako predložene odredbe svi vozači, koji su po ranije važećim propisima ispunjavali uvjete za obavljanje poslova vozača morali bi se doškoloovati radi ispunjavanja uvjeta iz članka 4. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.

#### **Uz članak 7.**

Ovim člankom definira se prestanak važenja Uredbe o izmjeni Zakona o prijevozu u cestovnom prometu od prosinca 2005. godine kojim je bio prolongiran rok za usklađivanje pravnih i fizičkih osoba koje obavljaju prijevozničku djelatnost, a koju Uredbu je donijela Vlada Republike Hrvatske na temelju Zakona o ovlasti Vlade Republike Hrvatske da uredbama uređuje pojedina pitanja iz djelokruga Hrvatskog sabora („Narodne novine“ broj 115/05 i 121/05).

#### **Uz članak 8.**

Ovim člankom definirano je vrijeme stupanja na snagu predloženog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.



#### **IV OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA**

Za provođenje ovoga Zakona nije potrebno izdvojiti posebna sredstva u Državnom proračunu.

#### **V RAZLIKE IZMEĐU RJEŠENJA KOJA SE PREDLAŽU U ODNOSU NA RJEŠENJA IZ PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

U tekstu konačnog prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu u odnosu na Nacrt prijedloga Zakona koji je bio predmet saborske rasprave, slijedeće su razlike:

**Brisani su članci 1. i 2.** Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.

Prijedlog 1. članka Nacrta prijedloga Zakona kojim se izuzeto oslobađalo od obveze srednje stručne spreme u zanimanju vozač kod obavljanja prijevoza za vlastite potrebe brisan je, jer je analizom podataka o ukupnom broju vozila registriranih u RH, a kojim se obavlja javni cestovni prijevoz utvrđeno da jedan veliki broj vozila obavlja prijevoz za vlastite potrebe. Od ukupno 157.390 teretnih vozila izdane su licencije za 14.214 teretnih vozila a od ukupno 4.989 registriranih autobusa licencirano ih je 2547, iz kojih podataka proizlazi da se sa manje od 10% teretnih vozila i autobusa registriranih u Republici Hrvatskoj obavlja javni prijevoz.

Kako se prijevoz za vlastite potrebe sukladno članku 18. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu mora prijaviti kod izdavatelja licence ako se radi o vozilima čija najveća dopuštena masa prelazi 3.500 kg ocijenjeno je, a s aspekta sigurnosti, da je potrebno ostaviti odredbu članka 4. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kako je sada propisana. Dakle, i dalje ostaje obveza za sve vozače da moraju imati srednju stručnu spremu u zanimanju vozač, ako dopuštena masa vozila kojim upravljaju prelazi 3.500 kg.

**Članak 2. Nacrta prijedloga Zakona** o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim je bilo predloženo da vozač teretnog motornog vozila najveće dopuštene mase od 3.500 kg do 7.500 kg mora imati navršenih 18 godina, a vozač teretnog vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 7.500 kg mora imati 19 godina, brisan je iz Konačnog prijedloga Zakona.

Razlozi za brisanje navedenog članka utemeljeni su na činjenici da je za upravljanje vozilima kako teretnim tako i autobusima, osim potrebnih vozačkih dozvola, nužno i određeno kako radno tako i životno iskustvo osobe koja upravlja tim vozilom. Činjenica je da je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama i to člancima 216. i 217. propisano kada osoba može steći pravo na samostalno upravljanje vozilom za određene kategorije vozila, te je istim člancima Zakona propisana najniža životna dob za ishođenje navedenih dozvola.

Stoga je ocjena predlagatelja da je sadašnja odredba članka 5. Zakona koja ograničava životnu dob vozača teretnog motornog vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 3.500 kg na 21 godinu nužna i dalje kako bi se postiglo da se nakon završetka školovanja onemogućim mladim, nedovoljno iskusnim vozačima upravljanje vozilima čija najveća ukupna masa prelazi 3.500 kg. U tom kontekstu ne radi se o odredbi Zakona kojom bi se osobe sa završenom srednjom stručnom spremom u zanimanju vozač ograničavalo da s navršениh 18 godina zasnuju radni odnos, već se predloženom odredbom ograničava upravljanje vozilom ukupne mase veće od 3.500 kg kojima se obavlja javni cestovni prijevoz, za vozače koji su mlađi od 21 godine.

## VI MIŠLJENJA I PRIJEDLOZI KOJI SU BILI DANI NA PRIJEDLOG ZAKONA, A KOJE PREDLAGATELJ NIJE PRIHVATIO

Primjedba gosp. Nenada Stazića saborskog zastupnika, na **članak 1. Konačnog prijedloga Zakona** (članak 3. Nacrta prijedloga Zakona) kojom se predlaže brisanje riječi „u skladu sa uvjetima obavljanja djelatnosti prema ovom Zakonu“, nije prihvaćena.

Brisanjem predloženog teksta u članku 6. stavku 3. Zakona ostaje i dalje ovlaštenje ministru nadležnom za promet donošenje podzakonskog akta, no istovremeno predloženim se ne isključuje obveza da podzakonski tekst bude u suglasju s odredbama Zakona temeljem kojih je dano ovlaštenje.

Obveza suglasnost zakona u Republici Hrvatskoj propisana je člankom 5. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“ broj 41/01-pročišćeni tekst) kojim je propisano da u Republici Hrvatskoj zakoni moraju biti u suglasnosti s Ustavom, a ostali propisi i s Ustavom i sa zakonom, zbog čega je i predloženo brisanje navedenog teksta.

Primjedba gosp. Mate Arlovića saborskog zastupnika koja se odnosi na **članak 4. Konačnog prijedloga Zakona** (članak 6. Nacrta prijedloga Zakona), odnosno, podizanje novčanog iznosa sa 1.000,00 na 7.000,00 kn nije prihvaćena.

Kako je to predloženo u konačnom prijedlogu Zakona, podizanjem novčanog iznosa sa 1.000,00 na 7.000,00 kn pooštavaju se prekršaji za obavljanje linijskog prijevoza bez dozvole, za obavljanje prijevoza iz RH u treće države i obratno, te kabotažu. Predloženim povećanjem iznosa prekršajne mjere u cestovnom prijevozu usklađuju se sa mjerama koje se izriču u zemljama EU jer u slučaju kada se radi o naprijed navedenim prekršajima koje počini domaći prijevoznik u zemljama EU uz novčanu kaznu koja im se izriče, a koja iznosi i preko 1.700 EUR-a izriče se kazna i zaplijene vozila. Kao i u svim prekršajnim odredbama, osim prijevoznika, predviđene su i novčane kazne i za odgovornu osobu prijevoznika-pravnu osobu, a što predstavlja uobičajenu prekršajnu politiku i u drugim propisima Republike Hrvatske. I ostalim prekršajnim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (članci 98. i 99. Zakona), propisana je novčana kazna za odgovornu osobu-prijevoznika u predloženom rasponu.

Primjedbe izrečene na saborskoj raspravi u Hrvatskom saboru srpnju ove godine koje se odnose na članak 8. Nacrta prijedloga Zakona, a sada **članak 6. Konačnog prijedloga Zakona** (gosp. Miroslav Korenika, gosp. Mato Arlović, gosp. Miroslav Rožić), kojima se izuzimaju od obveze srednje stručne spreme u zanimanju vozač za

osobe koje su na dan stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (36/98, 83/98 i 26/03) obavljale poslove vozača motornog vozila u cestovnom prometu nisu prihvaćene.

Predmetnom odredbom Zakona nisu dovedeni u neravnopravan položaj osobe koje moraju udovoljiti uvjetu stručne spreme u odnosu na osobe koje su u nekom razdoblju zatečene na određenim poslovima, pa su te iste obveze oslobođene.

Formulacija kao što je predloženo, odnosno, zadržavanje postojećeg stanja nije neuobičajena i u drugim propisima koji su na snazi u Republici Hrvatskoj. Tako je npr. u Zakonu o izmjenama i dopunama Zakona o državnom inspektoratu („Narodne novine“ broj 129/05) u članku 26. stavku 2. propisano da inspektori Državnog inspektorata koji su na dan stupanja na snagu ovoga Zakona zatečeni na radnim mjestima inspektora nastavljaju obavljanje inspeksijskih poslova i u slučaju da ne ispunjavaju uvjete u pogledu stručne spreme i struke utvrđene u člancima 7., 11. i 12. ovoga Zakona.

Također predloženim izuzećem sve osobe koje su na dan stupanja na snagu Zakona obavljale poslove vozača, a nisu prema sada važećoj odredbi stekle srednju stručnu spremu u zanimanju vozač, već imaju odgovarajuće kategorije sukladno propisima o vozačkim dozvolama i dalje te poslove mogu obavljati bez obveze naknadnog doškoloavanja.

Na taj način jedan određeni broj vozača može ostati u radnom odnosu i obavljati i dalje poslove vozača, a što sa socijalnog aspekta ima odgovarajuću težinu ako se ima u vidu činjenica da naknadno školovanje zahtijeva određena financijska sredstva koja bi teretila zaposlenika ili poslodavca. U oba slučaja dovelo bi se u pitanje osnovna egzistencija odnosno prestanak radnog odnosa ukoliko bi obveza i za te osobe koja se odnosi na stručnu spremu ostala na snazi.

U Republici Hrvatskoj 16 srednjih škola provodi redovan program srednjoškolskog obrazovanja kojim se stječe srednja stručna sprema u zanimanju vozač u trogodišnjem programu. Također programi prekvalifikacije koji traje oko 6 mjeseci odvijaju se u ustanovama i institucijama kao što su npr. Otvoreno učilište i sl., a koje uz odobrenje resornog ministarstva nadležnog za obrazovanje nakon završetka programa upisuju u radnu knjižicu novo zanimanje-vozač za polaznike.

Republika Hrvatska potpisala je u listopadu 2001. godine Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) prema kojem se Republika Hrvatska obvezala postupno usklađivati svoje zakonodavstvo sa zakonodavstvom Europske unije.

Jedan od pravnih akata s kojima se usklađujemo u području prometa na cestama je i Uredba vijeća broj 3820/85 od 20. prosinca 1985. godine o ujednačavanju određenih socijalnih propisa vezanih uz cestovni promet.

U Nacionalnom programu RH za pridruživanje EU za 2004. godinu navedena Direktiva je bila navedena kao jedna od obveza implementacije u zakonodavstvo RH. Predmetna Uredba vijeća i to njezin članak 5. stavci 1. i 2. određuje kao najnižu dob za vozača u prijevozu tereta do 7.5 tona 18 godina, odnosno za ostala vozila 21 godinu ili 18 godina uz posjedovanje svjedodžbe o stručnoj osposobljenosti. Za vozače u cestovnom prijevozu putnika zahtjeva se dob od 21 godine, a ako se radi o prijevozu putnika izvan radijusa od 50 km od mjesta u kojem prijevoznik ima sjedište moraju ispunjavati uvjet najmanje 1 godine kao vozač teretnog vozila dopuštene mase preko 3.500 kg odnosno kao vozač autobusa na udaljenosti do 50 km ili o drugim oblicima prijevoza putnika.

Tijekom saborske rasprave i klubovi zastupnika i zastupnici u Hrvatskom saboru ukazivali su na činjenicu da je tehnička ispravnost jedini kriterij za mogućnost upravljanja vozilima u prometu dok da je starost vozila odredba koje zemlje Europske unije u svojim propisima nemaju.

U tom smislu, a imajući u vidu činjenicu da je prva faza pregovora, odnosno analitička usporedba zakonodavstva RH sa zakonodavstvom EU završena u lipnju ove godine, te da druga bilateralna faza započinje u rujnu ove godine, predložena je prolongacija roka za primjenu stavaka 1. i 2. članka 6. Zakona kojim se ograničava obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza vozilima starijim od 18 odnosno 10 godina.

U procesu punopravnog članstva Republike Hrvatske Europskoj uniji koji ima svoju dinamiku i rokove ne može se zanemariti činjenica da jedan dio obrtnika-prijevoznika, s obzirom na svoj prihod, kao i činjenicu da se ista djelatnost obavlja uz pomoć članova obitelji, zahtjeva određeno dulje vremensko razdoblje u kojem će biti u stanju odgovoriti na sve zahtjeve tržišta i konkurentnost.

U tom prijelaznom razdoblju i državni mehanizmi poduzimaju i dalje će poduzimati određene mjere i korake kojima se olakšati svim prijevoznicima, a poglavito obrtnicima da uz odgovarajuće programe i određenu financijsku potporu obavljaju djelatnost vozilima koja će biti novija, odnosno, sigurnija i tehnički ispravnija, sa minimalnim štetnim emisijama.

Poticanje procesa zamjene vozila kojima se sada obavlja djelatnost prijevoza za novija vozila motivirana je prvenstveno potrebom da se vozni park u Republici Hrvatskoj podigne na višu razinu kada se radi o sigurnosti i tehničkoj ispravnosti vozila, a što će svakako utjecati i na sigurnost prijevoza putnika i tereta.

Prolongiranjem primjene navedene odredbe Zakona čija je primjena odgođena donošenjem Uredbe Vlade Republike Hrvatske sa zakonskom snagom u prosincu 2005. godine, neće imati za posljedicu da na cestama Republike Hrvatske prometuju vozila čija je tehnička, a time i sigurnosna ispravnost upitna.

Prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova prosječna starost autobusa je 13.95 godina, teretnih automobila 12.23 godine te priključnih vozila 17.50 godina. Prema istim podacima, u Republici Hrvatskoj na dan 03. kolovoza 2006. motornih vozila do 3,5 tone nosivosti ukupno je registrirano 122.751 vozila, od 3.5-7.5 t je registrirano je 10.718 vozila, te iznad 7.5 tona nosivosti registrirano je 23.929. vozila.

Područje tehničke ispravnosti vozila uređeno je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 105/04.) gdje je člankom 273. propisano da poslove organiziranja i jedinstvenog provođenja tehničkih pregleda vozila, organiziranje poslova registracije vozila u stanicama za tehničke preglede vozila i izdavanje pokusnih pločica kao javne ovlasti obavlja stručna organizacija koju na temelju javnog natječaja ovlasti Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

Istim člankom Zakona stavicima 6. i 7. propisano je ovlaštenje Ministarstva unutarnjih poslova da obavlja nadzor nad zakonitošću akata koje donosi stručna organizacija, te upravni i inspekcijski nadzor nad radom stručne organizacije. Također članom 268.

cit. Zakona upravni inspekcijski nadzor nad radom stanica za tehničke preglede vozila obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

Na temelju ovlasti iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama ministar mora, turizma, prometa i razvitka uz suglasnost ministra unutarnjih poslova donio je Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama („Narodne novine“, br. 92/05.) kojim se propisuju dimenzije i mase, osovinska opterećenja vozila, uređaji i oprema koje moraju imati vozila i uvjeti kojima moraju udovoljavati uređaji i oprema vozila u prometu na cestama.

U Republici Hrvatskoj mreža stanica za tehnički pregled broji 138 stanica sa 223 tehnološke linije u kojima je zaposleno 1300 djelatnika, a godišnje se obavi oko 1.700.000 tehničkih pregleda vozila. Navedene brojke ukazuju u Republici Hrvatskoj postoji veliki broj stanica za tehnički pregled koje su ravnomjerno raspoređene po RH, a u kojima se temeljem broja izvršitelja i kvalitete opreme i uređaja kojim se obavljaju tehnički pregledi, može kontrolirati tehnička ispravnost vozila, a na temelju koje bi se procjenjivalo da li vozilo s tehničkog aspekta može biti sudionik prometa, bez obzira na starost vozila.

Temeljem ovlaštenja iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama, ministar mora, turizma, prometa i razvitka donio je uz suglasnost ministra nadležnost za obrazovanje Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati vozila kojima se prevoze djeca („Narodne novine“ broj 8/06),

U kontekstu podizanja razine sigurnosti prometa na cestama, kao i potrebe donošenja posebnih propisa kojima se na kritičnim mjestima na cestovnoj mreži RH ukazuje nužnost poduzimanja posebnih zakonom propisanih mjera, ministar mora, turizma, prometa i razvitka u suglasnosti s ministrom unutarnjih poslova donio je Naredbu o ograničenju prometa na državnoj cesti D2 (Podravska magistrala).

Navedenom Naredbom koja se donosi temeljem članka 149. stavak 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama zabranjen je promet teretnim automobilima sa ili bez prikolice čija najveća dopuštena masa prelazi 7.5 tona, vozilima koja sam ili sa priključnim vozilima dulja od 14 metara na dijelu držane ceste D2 Podravska magistrala. Predmetna Naredba, odnosno zabrana prometovanja provodi svake godine na rok trajanja do jedne godine.

Prijedlozi izneseni tijekom saborske rasprave koji su se odnosili na uvođenje tzv. Eko-poreza ( klub zastupnika HNS-a, zastupnica gđa. Alenka Košiša-Čičin Šain, gosp. Živko Nenadić, gosp. Miroslav Korenika, gosp. Nikola Sopčić) kojim bi se stimulirao proces zamjene vozila starog za novo, a u kojem prijelaznom razdoblju bi se projektima resornih tijela državne uprave uz aktivno uključivanje Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost uspostavila ravnoteža vozila na terenu već su kao projekti zaživjeli u resornom ministarstvu prometa.

U Konačnom prijedlogu Zakona, kojim se predlaže prolongiranje primjene odredbe stavaka 1. i 2. članka 6. Zakona ne predstavlja odustajanje od započelih projekata kojim bi se u zajedničkom djelovanju naprijed navedenih nadležnih tijela stvorili uvjeti i financijska potpora za realizaciju procesa zamjene vozila starih za nova.

Naime, uvođenje novih poreza u djelatnosti cestovnog prijevoza, pa čak i u slučajevima kada bi uvođenje novog poreza osiguravalo prikupljanje sredstava za financiranje odnosno sufinanciranje novih projekata usmjerenih na poboljšanje materijalnog statusa osoba koje se bave djelatnošću cestovnog prijevoza, zapravo predstavlja novu financijsku obvezu prijevoznicima, koja ne bi imala pozitivan odjek među prijevoznicima.

Podizanje konkurentnosti hrvatskih prijevoznika, kao preduvjet opstanka u zaoštrenim uvjetima poslovanja, te tehnička ispravnost vozila kao jedini kriterij, može se postići i drugim mjerama, od kojih je svakako izrada projekata utemeljenih na detaljnim analizama stanja u prijevozništvu, temeljem kojih će se postići jednakost na tržištu prijevoza.

Odredba članka 6. stavaka 1. 2. Zakona kako je sada propisana obvezna je te je sadašnja formulacija uobičajena u nomotehnici, odnosno propisima Republike Hrvatske, unatoč činjenici da je u tekstu članka napisano „može“, umjesto „mora“. Tako je npr. u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama u nizu članaka (npr. člancima 202., 203., 204. 208. itd. Zakona) uobičajeno korištena formulacija „može“, koja ima obvezujući karakter.