 \*P/3999975\*  
REPUBLIKA HRVATSKA

**Ministarstvo mora, prometa**

**i infrastrukture**

KLASA: 011-02/18-04/36

URBROJ: 530-07-18-1

Zagreb, 16. ožujka 2018. godine

**PREDMET:** Očitovanje Ministarstva na pitanja i prijedloge iznesene u javnoj raspravi u vezi Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu od strane više udruženja autotaksi prijevoznika te fizičkih i pravnih osoba u vezi s obavljanjem autotaksi prijevoza putnika i drugih dijelova Zakona dostavljenih izvan portala „e – savjetovanja“, ***daje se***

***UVODNE NAPOMENE:***

U nastavku dokumenta, donosi se očitovanje na primjedbe i prijedloge vezano za zakonsko rješenje autotaksi prijevoza putnika koje se predlaže nacrtom prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, te na Obrazac iskaza učinka propisa s tim u vezi.

Navedene primjedbe i prijedlozi su u Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dostavljene putem pisarnice, u pisanoj formi, i razmatrane su kao zaseban dio postupka javnog savjetovanja.

Na takav način je zaprimljen ukupno 2861 istovjetni dokument, na koje se u nastavku daje pisano očitovanje, na obrascu koji je istovjetan zaprimljenim dokumentima:

„U skladu sa:

1. Zakonom o procjeni učinaka propisa,
2. Zakonom o pravu na pristup informacijama,
3. Uredbom Vlade Republike Hrvatske o provedbi postupka procjene učinaka propisa,
4. Kodeksom savjetovanja sa zainteresiranom javnošću o postupcima donošenja zakona, drugih propisa i akata Vlade Republike Hrvatske, i
5. Smjernicama za primjenu Kodeksa savjetovanja sa zainteresiranom javnošću o postupcima donošenja zakona, drugih propisa i akata 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, 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 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 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 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 SE PRIHVAĆA** – usvaja se prijedlog da za vrijeme prijevoza mora biti uključen taksimetar (ili aplikacija), a kao mogući 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 Pravilnika o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti (NN 80/13). Također će predlagatelj redefinirati autotaksi prijevoz na način da će se u slučaju korištenja aplikacije morati unaprijed putniku biti vidljiva maksimalna cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima, koje putnik mora prihvatiti prije nego započne putovanje. Ovdje predlagatelj ukazuje na odredbe Zakona o obveznim odnosima koji uređuju područje sklapanja ugovora, među ostalim, i ugovora o prijevozu osoba.

*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.**

**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. Predlagatelj također naglašava da će redefinirati ovu djelatnost na način da najmoprimac može biti, među ostalim, i turistička ili putnička agencija. Predlagatelj ovdje posebno naglašava važnost ove djelatnosti u kontekstu Hrvatske kao turističke zemlje. Također će se u definiciji navesti da predmetni prijevoz ne smije imati obilježja autotaksi prijevoza putnika, a naplata će se moći vršiti isključivo bezgotovinski.

*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.**

**DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – usvaja se navedeni prijedlog, osim u dijelu u kojem se ograničava (definira) struktura putnika za koju pojedini naručitelji mogu sklapati ugovor o povremenom prijevozu.

*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“.**

**NE PRIHVAĆA SE** – ne postoji razlog da se briše riječ hotel iz definicije. Naime, hotel po predloženom zakonskom rješenju, može, u suradnji sa zračnom lukom i prijevoznikom koji potpisuju ugovor o shuttle prijevozu, organizirati shuttle prijevoz za svoje goste koji dolaze u destinaciju avionskim prijevozom, podižući na viši nivo kvalitetu sveukupne usluge, što ovakvim prijedlogom predlagatelj uvažava i omogućuje.

*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.“**

**NE PRIHVAĆA SE** – nije područje koje se regulira ovim Zakonom, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Predlagatelj će u daljnjem postupku uputiti nadležnom Ministarstvu unutarnjih poslova predmetni prijedlog i mišljenje.

*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.**

Čl.14.4. **PRIHVAĆA SE**

Čl. 14.5. **NE PRIHVAĆA SE** – radi olakšanog operativnog postupanja autotaksi prijevoznika i smanjenja administrativnih opterećenja, izvod iz licencije se zamjenjuje skupnom evidencijom autotaksi vozila koju za svoja vozila vodi sam prijevoznik, a koja se prijavljuje nadležnom tijelu, te se prijevoznike samo obavezuje prijavljivati izmjene i dopune u toj evidenciji, a ista je i predmet inspekcijskog nadzora.

*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.**

**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.

*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.**

**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. 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.**

**PRIHVAĆA SE** – uvodi se institut stručne osposobljenosti osobe odgovorne za autotaksi prijevoz.

*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.“**

**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. Preciznije o tome je već gore navedeno.

*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“**

**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. 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 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. 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**

**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, a koja su osnovna načela kojima se vodio predlagatelj u postupku izrade prijedloga Zakona. Ukidanjem ograničavanja broja dozvola za autotaksi prijevoz očekuje se povećanje prijevozne ponude, smanjenje cijena prijevoza i podizanje kvalitete prijevozne usluge, a na dobrobit korisnika prijevozne usluge autotaksi prijevoza.

*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.**

**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, što može ograničiti slobodu poduzetništva fizičkih osoba – obrtnika i pravnih osoba.

*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.**

**DJELOMIČNO SE PRIHVAĆA** – prijedlog zakona će se uskladiti sa ZUP – om i predviđa se drugostupanjsko postupanje Ministarstva u postupku izdavanja dozvole za autotaksi prijevoz putnika u zakonom propisanom roku od narednih 15 dana.

*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.**

**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, s obzirom na činjenicu da licencija formalno – pravno važi dugi vremenski period od 10 godina, dok dozvola za autotaksi prijevoz vrijedi kraći vremenski period.

*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.**

**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, podižući razinu prijevozne ponude na prijevoznom tržištu.

*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.**

**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.

**NE PRIHVAĆA SE** - 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 okvalificirana kao prekršaji. Uvjeti i način oduzimanja vozila nije predmet ovog Zakona već Prekršajnog zakona.

*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.

Usklađivanje zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje mjernih instrumenata na tržištu nije predmet ovog Zakona, već je ista Direktiva već 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 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.

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 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.

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 te financijsko rasterećenje prijevoznika u obavljanju djelatnosti.

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.

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 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.

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 Ne olakšava se otvaranje novih radnih mjesta već se olakšava zatvaranje postojećih radnih mjesta u autotaksi prijevozu.

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 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.

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 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.

MSP test je proveden, te su njime utvrđeni pozitivni učinci 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.

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.

**M I N I S T A R S T V O**