



P.Z.E. br. 68

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-02/24-01/93

URBROJ: 65-24-2

Zagreb, 10. listopada 2024.

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA
RADNIH TIJELA**

Na temelju članka 178. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem ***Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama***, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 10. listopada 2024. godine.

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

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra unutarnjih poslova dr. sc. Davora Božinovića i državne tajnike dr. sc. Irenu Petrijevcin, Tomislava Bilandžića i Nevenku Lastrić-Đurić.

PREDSJEDNIK

Gordan Jandroković



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

KLASA: 022-03/24-01/62
URBROJ: 50301-04/15-24-8

Zagreb, 10. listopada 2024.

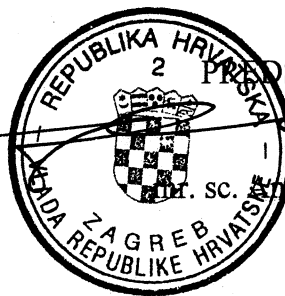
PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

PREDMET: Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

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

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

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra unutarnjih poslova dr. sc. Davora Božinovića i državne tajnike dr. sc. Irenu Petrijević, Tomislava Bilandžića i Nevenku Lastrić-Đurić.



PREDSJEDNIK

dr. sc. Andrej Plenković

PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

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

1. Ocjena stanja

Svjedočimo činjenici razvoja tehnologije umjetne inteligencije u prometu na cestama na način da se razvijaju automatizirana vozila bez vozača, a koja bi bila sposobna osigurati potpunu kontinuiranu dinamičku kontrolu vozila za sudjelovanje u prometu na cestama. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, br. 67/08., 48/10. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11., 80/13., 158/13. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14., 64/15., 108/17., 70/19., 42/20., 85/22., 114/22. i 133/23.; u daljnjem tekstu: Zakon), propisano je da je vozač za vrijeme upravljanja vozilom dužan sjediti na vozačkom sjedalu i upravljati vozilom, osim u slučaju potpuno automatiziranog vozila.

Budući da važeći Zakon, osim navedene odredbe, ne sadrži uvjete za testiranja sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila, niti propisuje uvjete pod kojima potpuno automatizirana vozila mogu sudjelovati u prometu na cestama, potrebno je isti dopuniti novim odredbama koje će omogućiti automatiziranim vozilima sigurno i nesmetano sudjelovanje u prometu na cestama, kao i za vrijeme testiranja sustava za automatiziranu vožnju (ADS) u realnim uvjetima u prometu na cestama. Propisivanjem uvjeta za prometovanje potpuno automatiziranih vozila, uredit će se zahtjevi koje moraju ispunjavati takva vozila kada sudjeluju u prometu na cestama. Također, predloženim zakonom je potrebno osigurati provedbu uredbi Europske unije u području automatizirane vožnje i automatiziranih vozila.

Potpuno automatizirana vozila donose brojne prednosti koje mogu značajno utjecati na društvo, gospodarstvo i svakodnevni život, osobito u pogledu sigurnosti u prometu na cestama. Naime, potpuno automatizirana vozila mogu utjecati na smanjenje broja prometnih nesreća koje su posljedica ljudskih grešaka, kao što su nepažnja, umor ili vožnja pod utjecajem alkohola. Isto tako, ova vozila mogu poboljšati mobilnost za ljude koji ne mogu voziti, kao što su starije i nemoćne osobe, osobe s invaliditetom ili osobe koje nemaju vozačku dozvolu, čime se povećava kvaliteta njihovog života.

Završno, s obzirom na to da je u zakonodavnoj proceduri Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim se, između ostaloga, uređuje obavljanje djelatnosti automatiziranog cestovnog prijevoza putnika, potrebno je intervenirati u Zakon, kako bi se isti, u pogledu sigurnosti prometovanja automatiziranih vozila, uskladio s naprijed navedenim Zakonom.

2. Osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom

Predloženim zakonom propisuju se uvjeti za sudjelovanje potpuno automatiziranih vozila u prometu na cestama, kao i za vrijeme testiranja sustava za automatiziranu vožnju (ADS) u realnim uvjetima u prometu na cestama. Osobito, predloženim zakonom propisuje se da se testiranje navedene tehnologije može obavljati samo na cestama u granicama područja koje odobri pravna osoba koja upravlja cestom, a ako takvo vozilo prometuje izvan odobrenog područja, bit će potrebno, uz odobrenje pravne osobe koja upravlja cestom, ishoditi i prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za poslove prometa.

Novim odredbama propisuje se zabrana ometanja prometovanja potpuno automatiziranih vozila od strane ostalih sudionika u prometu. Propisuje se uloga operatora u vozilu i operatora intervencije na daljinu, njihove dužnosti i obveze, odgovornost za počinjene prekršaje u prometu kao i vrste prekršaja koji se mogu izreći vlasnicima potpuno automatiziranih vozila kao pravnim osobama i ostalim osobama koji sudjeluju u prometu potpuno automatiziranih vozila.

Također, predloženim zakonom propisuje se koje podatke (koje je vozilo zabilježilo) i u kom roku je obavezan čuvati vlasnik potpuno automatiziranog vozila, obavezu dostave tih podataka na zahtjev nadležnih tijela, tko ima pravo pristupa podacima prikupljenim putem videonadzora, kao i situacije i uvjete pod kojima se navedeni podaci moraju pohraniti. Nadalje, predloženim zakonom uređuje se i obveza proizvođača da u slučaju prometne nezgode nadležnim tijelima dostavi podatke koje je vozilo snimilo za vrijeme vožnje.

Ovim Zakonom uredit će se pitanje odgovornosti u slučaju nesreće kao i odgovornost za prometne prekršaje ovisno o tome je li ih počinio proizvođač, vlasnik vozila, operator u vozilu odnosno operator intervencije na daljinu ili ostali sudionici u prometu na cestama te odgovorne osobe, poput proizvođača, uvoznika i slično.

3. Posljedice koje će donošenjem zakona proisteci

Zakonskim reguliranjem uvjeta omogućit će se testiranje sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila u realnim uvjetima u prometu na cestama i sudjelovanje potpuno automatiziranih vozila u prometu na cestama, kao i osoba koje sudjeluju u prometu navedenih vozila. Sudjelovanjem potpuno automatiziranih vozila u prometu predviđa se smanjenje broja prometnih nesreća izazvanih alkoholiziranošću vozača, umorom ili grubom nepažnjom vozača, a samim time i broja poginulih i ozlijeđenih sudionika u prometu na cestama. Također, predviđa se smanjenje emisije štetnih plinova u atmosferu, budući su potpuno automatizirana vozila pogonjena električnom energijom.

III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA

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

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA**

Članak 1.

U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, br. 67/08., 48/10. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11., 80/13., 158/13. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14., 64/15., 108/17., 70/19., 42/20., 85/22., 114/22. i 133/23.), u članku 1.a stavak 2. mijenja se i glasi:

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

1. Uredbe 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.).
2. Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 151, 14.6.2018.)
3. Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166. (Tekst značajan za EGP)(SL L 325, 16.12.2019.)
4. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1426 od 5. kolovoza 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila. (Tekst značajan za EGP)(SL L 221, 26.8.2022.)
5. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2022/2236 od 20. lipnja 2022. o izmjeni priloga I., II., IV. i V. Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu tehničkih zahtjeva za vozila proizvedena u neograničenim serijama, vozila proizvedena u malim serijama, potpuno automatizirana vozila proizvedena u malim serijama i vozila za posebne namjene te u pogledu ažuriranja softvera (Tekst značajan za EGP)(SL L 296, 16.11.2022.).“.

Članak 2.

U članku 2. stavku 1. točka 107. mijenja se i glasi:

„107) „*automatizirano vozilo*“ je motorno vozilo konstruirano i izrađeno kako bi se kretalo autonomno tijekom određenog vremenskog razdoblja bez stalnog nadzora vozača, ali u odnosu na koje se intervencija vozača ipak očekuje ili je potrebna,“.

Iza točke 107. dodaju se točke 108. - 113. koje glase:

„108) „*potpuno automatizirano vozilo*“ je motorno vozilo koje je konstruirano i izrađeno kako bi se kretalo autonomno bez ikakva nadzora vozača,

109) „*sustav za automatiziranu vožnju (ADS)*“ je hardver i softver koji zajedno mogu kontinuirano obavljati cjelinu aktivnosti dinamičke vožnje u specifičnom predviđenom području rada,

110) „*manevar za minimalizaciju rizika (MRM)*“ je manevar namijenjen za smanjivanje opasnosti u prometu na minimum zaustavljanjem vozila u sigurnom stanju,

111) „*stanje minimalnog rizika (MRC)*“ je vozilo u stabilnom stanju mirovanja u kojem je rizik od sudara smanjen,

112) „*operator u vozilu*“ je, kada se odnosi na ADS, osoba koja se nalazi u potpuno automatiziranom vozilu koja može:

- a) aktivirati, ponovno inicijalizirati, deaktivirati ADS
- b) naložiti ADS-u da započne MRM
- c) potvrditi manevar koji predlaže ADS dok je vozilo u stanju mirovanja
- d) nakon MRM-a dok je potpuno automatizirano vozilo u stanju mirovanja, naložiti ADS-u da sigurno izvede manevar niske brzine, koja nije veća od 6 km/h, a preostalu radnu sposobnost iskoristi za evakuaciju potpuno automatiziranog vozila na primjerenom obližnjem lokaciju
- e) odabrati ili izmijeniti planiranje plana puta ili mjesta na kojima se zaustavlja za potrebe korisnika ili
- f) pružati pomoć putnicima potpuno automatiziranog vozila u jasno utvrđenim hitnim situacijama.

U navedenim situacijama operator u vozilu ne vozi potpuno automatizirano vozilo, a ADS nastavlja obavljati aktivnost dinamičke vožnje,

113) „*operator intervencije na daljinu*“ je, kada se odnosi na sigurnosni koncept ADS-a, osoba koja se nalazi izvan potpuno automatiziranog vozila koja može daljinski obavljati zadaće operatora u vozilu, pod uvjetom da je to sigurno. Operator intervencije na daljinu ne vozi potpuno automatizirano vozilo, a ADS nastavlja obavljati aktivnost dinamičke vožnje.“.

Iza stavka 2. dodaje se stavak 3. koji glasi:

„(3) Pojmovi koji se odnose na potpuno automatiziranu vožnju i potpuno automatizirana vozila, a nisu definirani ovim Zakonom, imaju jednako značenje kao i pojmovi i definicije propisane u Uredbama iz članka 1.a stavka 2. točaka 2., 3., 4. i 5. ovoga Zakona.“.

Članak 3.

U članku 5. stavku 1. točki 14. na kraju umjesto točke stavlja se zarez te se dodaje točka 15. koja glasi:

„15. područje prometovanja potpuno automatiziranih vozila.“.

Članak 4.

U članku 240. stavku 1. iza riječi: „voznja“ dodaje se zarez i riječi: „kao i za testiranje prototipova vozila“.

Članak 5.

U članku 275. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Vozila kategorija M, N, O, L, T, C, R, S i U koja se serijski ili pojedinačno proizvode moraju biti homologirana te se prije stavljanja na tržište i prve registracije trebaju podvrgnuti postupku utvrđivanja sukladnosti (homologacije) radi utvrđivanja zadovoljavaju li propisane zahtjeve o homologaciji. Ispunjavanje propisanih zahtjeva potvrđuje se izjavom/potvrdom o sukladnosti vozila/certifikatom o nacionalnoj homologaciji pojedinačnog vozila, što je uvjet za stavljanje na tržište i prvu registraciju vozila.“.

Članak 6.

U članku 276. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Vozila na kojima se obavlja nadogradnja, pregradnja ili zamjena serijskog dijela ili uređaja neserijskim dijelom ili uređajem prije puštanja u promet, moraju biti podvrgnuta ispitivanju promijenjenih dijelova i uređaja i ostalih tehničkih značajki bitnih za sigurnost i ekološku podobnost vozila u prometu na cestama.“.

Članak 7.

Iza članka 281. dodaje se naslov odjeljka: „5. PROMET POTPUNO AUTOMATIZIRANIH VOZILA“ i članci 281.a, 281.b, 281.c, 281.d, 281.e i 281.f, koji glase:

„Članak 281.a

(1) Potpuno automatizirano vozilo koje u prometu na cesti sudjeluje u skladu s odredbama zakona kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu mora prometovati u skladu s prometnim pravilima i ispunjavati uvjete koji su propisani ovim Zakonom.

(2) Vlasnik potpuno automatiziranog vozila dužan je voditi računa o sigurnosnim postavkama toga vozila kako njegovim prometovanjem ne bi došlo do pogoršanja ili ugroze sigurnosti prometa na cestama te kako potpuno automatizirano vozilo ne bi predstavljalo povećanu opasnost za ostale sudionike u prometu na cestama.

Članak 281.b

(1) Potpuno automatizirano vozilo može prometovati u granicama područja koje mu je odobreno, a ako prometuje izvan područja koje mu je odobreno na temelju članka 5. stavka 1. točke 15. ovoga Zakona potrebno je i odobrenje ministarstva nadležnog za poslove prometa, uz uvjet da je vlasnik vozila pravna osoba i da je vozilo registrirano na području Republike Hrvatske te namijenjeno za obavljanje djelatnosti javnog prijevoza.

(2) Potpuno automatizirano vozilo mora biti vidljivo obilježeno natpisima da se radi o potpuno automatiziranom vozilu.

(3) Sudionici u prometu ne smiju ometati sudjelovanje potpuno automatiziranih vozila u prometu na cestama, na način da svojim radnjama dovode potpuno automatizirano vozilo u stanje u kojem mora poduzeti radnju u prometu koju inače ne bi poduzelo ili ga ometaju u toj mjeri da potpuno automatizirano vozilo bude prisiljeno nepotrebno izvoditi manevar za minimalizaciju rizika.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 132.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba - vlasnik potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka, a u slučaju ponavljanja istog prekršaja vozilo će se i privremeno oduzeti.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba - vlasnik potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 eura kaznit će se za prekršaj sudionik u prometu ako postupi suprotno odredbi stavka 3. ovoga članka.

(7) Izgled i sadržaj natpisa iz stavka 2. ovoga članka propisuje ministar nadležan za poslove prometa, uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove, pravilnikom kojim se propisuju tehnički uvjeti vozila u prometu na cestama.

Članak 281.c

(1) Operator u vozilu, odnosno operator intervencije na daljinu mora posjedovati važeću svjedodžbu o stečenoj početnoj kvalifikaciji, izdanu sukladno propisu kojim se uređuje početna i periodična izobrazba vozača, te važeću vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije, koje mora imati kod sebe i koje mora dati na uvid na zahtjev policijskog službenika ili osobe ovlaštene ovim Zakonom, a tu funkciju može obavljati samo dok se nalazi u Republici Hrvatskoj.

(2) Operator u vozilu, odnosno operator intervencije na daljinu ne smije obavljati zadaće u vozilu u slučajevima propisanim člankom 289. stavkom 1. ovoga Zakona.

(3) Policijski službenik će isključiti iz prometa potpuno automatizirano vozilo u slučaju iz stavka 2. ovoga članka.

(4) Pravna osoba - vlasnik potpuno automatiziranog vozila ne smije dopustiti da operator u vozilu, odnosno operator intervencije na daljinu sudjeluje u prometu, odnosno obavlja zadaće suprotno odredbama stavaka 1. i 2. ovoga članka.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba - vlasnik potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbi stavka 4. ovoga članka.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 eura kaznit će se za prekršaj operator u vozilu, odnosno operator intervencije na daljinu ako postupi suprotno odredbama stavaka 1. i 2. ovoga članka.

Članak 281.d

(1) Za prekršaje iz ovoga Zakona koji su počinjeni potpuno automatiziranim vozilom, odgovoran je vlasnik potpuno automatiziranog vozila, osim za prekršaje koji su proizašli iz radnji osoba koje su neovlašteno postupale s potpuno automatiziranim vozilom.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, za prekršaje iz ovoga Zakona koji su počinjeni potpuno automatiziranim vozilom, odgovara druga osoba ako je prekršaj proizašao iz skrivljene radnje te osobe, a vlasnik vozila dužan je dati vjerodostojan podatak o osobi odgovornoj za počinjenje prekršaja te radnji koja je dovela do počinjenja prekršaja.

(3) Iznosi novčanih kazni za prekršaje propisane u ovom Zakonu za fizičke osobe, a u slučaju počinjenja prekršaja potpuno automatiziranim vozilom za koje je odgovorna pravna osoba, uvećavaju se za 230,00 eura.

Članak 281.e

(1) Vlasnik ili proizvođač potpuno automatiziranog vozila dužan je, na zahtjev ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i drugih nadzornih tijela koja u okviru svojih ovlasti obavljaju nadzor, dostaviti podatke kojima se vozilo koristilo za vrijeme vožnje uključujući i podatke koji su zabilježeni putem telekomunikacijskih uređaja i opreme te telemetrijske podatke, u svrhu istraživanja prometnih nesreća, prometnih prekršaja, kaznenih i drugih djela, tehničke ispravnosti vozila te drugih događaja u prometu na cestama.

(2) Podaci iz stavka 1. ovoga članka pohranjuju se u sljedećim slučajevima:

- intervencije tehničkog nadzora odnosno operatora u vozilu ili operatora intervencije na daljinu
- prelaska vozila u stanje minimalnog rizika
- u incidentnim situacijama, posebno događanja prometnih nesreća ili ugrožavanja prometa
- u slučaju nepredviđene promjene trake ili skretanja.

(3) U slučajevima iz stavka 2. ovoga članka, vlasnik potpuno automatiziranog vozila dužan je osigurati da se podaci koje potpuno automatizirano vozilo bilježi ne smiju brisati, a prikupljeni podaci čuvaju se 30 dana od dana nastanka, osim ako su dokaz u sudskom, upravnom, arbitražnom ili drugom istovrijednom postupku, u kojem slučaju se čuvaju do pravomoćnog okončanja postupka.

(4) Pravo pristupa prikupljenim podacima ima odgovorna osoba u pravnoj osobi vlasnika potpuno automatiziranog vozila i/ili osoba koju on ovlasti, a podaci se ne smiju koristiti suprotno utvrđenoj svrsi iz stavka 1. ovoga članka.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 50.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba - vlasnik potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbama stavaka 1., 2. i 4. ovoga članka.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 132.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba - vlasnik potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbi stavka 3. ovoga članka.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 5.000,00 eura kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

Članak 281.f

(1) Vlasnik potpuno automatiziranog vozila dužan je uspostaviti videonadzor koji bilježi u realnom vremenu promet automatiziranog vozila, a pohranjuje snimku jedino u slučaju kada se aktivira uređaj za snimanje podataka o događaju (EDR).

(2) Vlasnik potpuno automatiziranog vozila dužan je osigurati da se snimke videonadzora iz stavka 1. ovoga članka ne smiju brisati, a pohranjene snimke videonadzora čuvaju se 30 dana od dana nastanka, osim ako su dokaz u sudskom, upravnom, arbitražnom ili drugom istovrijednom postupku, u kojem slučaju se čuvaju do pravomoćnog okončanja postupka.

(3) Pravo pristupa pohranjenim snimkama iz stavka 1. ovoga članka ima odgovorna osoba u pravnoj osobi vlasnika potpuno automatiziranog vozila i/ili osoba koju on ovlasti.

(4) Osobe iz stavka 3. ovoga članka ne smiju koristiti pohranjene snimke videonadzora suprotno svrsi utvrđivanja okolnosti događaja iz stavka 1. ovoga članka.

(5) Sustav videonadzora mora biti zaštićen od pristupa neovlaštenih osoba.

(6) Vlasnik potpuno automatiziranog vozila dužan je uspostaviti automatizirani sustav zapisa za evidentiranje pristupa pohranjenim snimkama iz stavka 1. ovoga članka.

(7) Pristup pohranjenim snimkama videonadzora iz stavka 1. ovoga članka imaju nadležna državna tijela u okviru obavljanja poslova iz svojeg zakonom utvrđenog djelokruga.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 50.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba - vlasnik potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbama stavaka 1., 3., 4., 5., 6. i 7. ovoga članka.

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 132.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba - vlasnik potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.

(10) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 eura kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.“.

Članak 8.

Iza članka 290. dodaje se članak 290.a koji glasi:

„Članak 290.a

(1) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove privremeno će rješenjem zabraniti prometovanje određenom tipu potpuno automatiziranih vozila, ako je njihovim prometovanjem, bez intervencije operatora u vozilu, odnosno operatora intervencije na daljinu, došlo do incidenta koji bitno ugrožava stanje sigurnosti, dok se utvrđeni nedostaci ne otklone.

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

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 9.

(1) Ministar nadležan za poslove prometa uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove uskladit će Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama („Narodne novine“, br. 85/16., 24/17., 70/19., 60/20. i 79/23.) s odredbama ovoga Zakona u roku od dva mjeseca od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Ministar nadležan za unutarnje poslove uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa uskladit će Pravilnik o tehničkim pregledima vozila („Narodne novine“, br. 16/18., 63/19., 117/20. i 100/22.) i Pravilnik o tehničkim pregledima vozila na cesti („Narodne novine“, br. 132/17., 117/20. i 100/22.) s odredbama ovoga Zakona u roku od dva mjeseca od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 10.

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

OBRAZLOŽENJE

Uz članak 1.

Mijenja se članak 1.a stavak 2. važećeg Zakona na način da se pored *Uredbe 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.) koja je već sadržana u članku 1.a stavku 2. važećeg Zakona, navode i relevantni propisi EU čija se provedba ovim Zakonom osigurava i to:

- *Uredba (EU) 2018/858* Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ
- *Uredba Komisije (EU) 2019/2144* Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu
- *Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1426* od 5. kolovoza 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila
- *Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/2236* od 20. lipnja 2022. o izmjeni priloga I., II., IV. i V. Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu tehničkih zahtjeva za vozila proizvedena u neograničenim serijama, vozila proizvedena u malim serijama, potpuno automatizirana vozila proizvedena u malim serijama i vozila za posebne namjene te u pogledu ažuriranja softvera.

S obzirom na to da se sadržaj navedenih Uredbi uglavnom odnosi na homologaciju, postupke ispitivanja i tehničke zahtjeve za vozila, uključujući i automatizirana vozila, Zakonom o sigurnosti prometa na cestama potrebno je osigurati učinkovitu provedbu Uredbi u hrvatskom zakonodavstvu. Naime, Zakon o sigurnosti prometa na cestama u glavi X. dio 4. Ispitivanje i homologacija, sadrži odredbe koje predstavljaju pravni temelj za donošenje brojnih pravilnika kojima se detaljnije uređuju pitanja homologacije, postupak ispitivanja i provjere homologacije. Primjerice, na temelju članka 275. stavka 3. Zakona o sigurnosti prometa na cestama donosi se Pravilnik o utvrđivanju sukladnosti motornih vozila i njihovih prikolica. Na temelju istog članka, donosi se i Pravilnik o homologaciji vozila. Uzimajući u obzir činjenicu da je Uredba (EU) 2018/858 izmijenjena nekoliko puta, i to Uredbom Komisije (EU) 2019/2144 i Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2022/2236, držimo potrebnim ovim Zakonom osigurati provedbu akata navedenih u članku 1.a stavku 2. točkama 2. do 5., kako bi se svim motornim vozilima, uključujući i potpuno automatizirana vozila, omogućilo sigurno i neometano prometovanje na cesti.

Uz članak 2.

Ovim člankom mijenja se članak 2. stavak 1. točka 107. važećeg Zakona radi usklađivanja definicije automatiziranog vozila s definicijom iz članka 3. točke 21. Uredbe (EU) 2019/2144. Naime, Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

(„Narodne novine“, broj 85/22.), definiran je pojam: „automatizirano vozilo“ kao vozilo koje koristi hardver i softver za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu vozila (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača), koju je sada potrebno uskladiti s definicijom iz Uredbe Komisije (EU) 2019/2144.

Također dodan je stavak 3. kako bi se propisalo da pojmovi koji se koriste u ovom Zakonu i odnose se na automatizirana vozila i automatiziranu vožnju, imaju jednako značenje kao i pojmovi i definicije propisane u Uredbama iz članka 1.a stavka 2. točaka 2. - 5. Zakona.

Uz članak 3.

Ovim člankom se u članku 5. stavku 1. Zakona dodaje točka 15. kojom se ovlašćuju jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave da uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove uređuju područje prometovanja potpuno automatiziranih vozila na svom području. Prema važećim odredbama članka 5. jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave uređuju promet na svom području pa je stoga logično da određuju i prometovanje potpuno automatiziranih vozila, kao i lokacije gdje će to vozilo stajati kako bi preuzelo putnike ili ih iskrcalo.

Uz članak 4.

Dopunjuje se članak 240. stavak 1. Zakona te se omogućava testiranje prototipova vozila korištenjem prenosivih pločica u prometu na cestama. Navedenom odredbom omogućava se sudjelovanje u prometu na cesti automatiziranih vozila za vrijeme njihovog kretanja od izložbenog mjesta, mjesta atestiranja, mjesta skladištenja/čuvanja, mjesta nadogradnje, mjesta obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila kao i kada se obavlja pokusna vožnja.

Uz članak 5.

Mijenja se članak 275. stavak 1. Zakona, koji je bitan za samu proceduru homologacije i prve registracije novih vozila, kako bi se Zakon uskladio s aktima Europske unije iz članka 1.a.

Uz članak 6.

Mijenja se članak 276. stavak 1. Zakona, iz kojeg se briše prva rečenica kako bi se Zakon uskladio s aktima Europske unije iz članka 1.a.

Uz članak 7.

Iza članka 281. Zakona dodaje se novi odjeljak „5. PROMET POTPUNO AUTOMATIZIRANIH VOZILA“ i novi članci 281.a, 281.b, 281.c, 281.d, 281.e i 281.f, kojima se uređuje sljedeće:

Članak 281.a – propisuje da potpuno automatizirano vozilo mora poštivati sva prometna pravila i propise koji su propisani ovim Zakonom, a vlasnik mora voditi računa o sigurnosnim postavkama toga vozila kako njegovim prometovanjem ne bi došlo do pogoršanja sigurnosnih pokazatelja ili ugroze sigurnosti prometa na cestama te ne bi predstavljalo povećanu opasnost za ostale sudionike u prometu na cestama.

Članak 281.b – propisuje prometovanje potpuno automatiziranih vozila na način da mogu prometovati samo na odobrenom području, pod uvjetom da je vlasnik vozila pravna osoba i da je vozilo registrirano na području Republike Hrvatske i namijenjeno za obavljanje djelatnosti javnog prijevoza, kao i materijalne odredbe za počinjene prekršaje. Isto tako propisuje se obaveza označavanja vozila, kako bi ostali sudionici znali da se radi o potpuno

automatiziranom vozilu, kao i zabranu ometanja prometovanja potpuno automatiziranih vozila od strane ostalih sudionika u prometu, te novčane kazne za navedene prekršaje.

Članak 281.c – propisuje da operator u vozilu i operator intervencije na daljinu mora posjedovati važeću svjedodžbu izdanu po posebnom propisu te važeću vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije, koje mora imati kod sebe i koje mora dati na uvid na zahtjev policijskog službenika ili osobe ovlaštene ovim Zakonom, kao i da navedene poslove može obavljati isključivo ako se nalazi u Republici Hrvatskoj. Pravna osnova za donošenje podzakonskog akta koji se odnosi na važeću svjedodžbu izdanu po posebnom propisu je Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, točnije članak 4. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a za donošenje navedenog propisa ovlašten je ministar prometa. Uz navedeno propisuje se da operator u vozilu, odnosno operator intervencije na daljinu ne smije obavljati zadaće u vozilu za vrijeme izrečene sigurnosne ili zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom ili za vrijeme dok mu je rješenjem ukinuta vozačka dozvola, kao i razlozi za isključenje iz prometa potpuno automatiziranog vozila te novčane kazne za navedene prekršaje.

Članak 281.d – propisuje da je za prekršaje iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji su počinjeni potpuno automatiziranim vozilom odgovoran vlasnik vozila, osim za prekršaje koji su proizašli iz radnji osoba koje su neovlašteno postupale s potpuno automatiziranim vozilom (kao npr. zlonamjerno hakiranje). U skladu s Uredbom (EU) 2024/1689 o umjetnoj inteligenciji, primjereno je da određena fizička ili pravna osoba, koja je definirana kao dobavljač, preuzme odgovornost za stavljanje visokorizičnog UI sustava na tržište ili u upotrebu, bez obzira na to je li ta fizička ili pravna osoba ista osoba koja je dizajnirala ili razvila sustav. Iznimno se propisuje da za prekršaje koji su počinjeni potpuno automatiziranim vozilom, odgovara druga osoba ako je prekršaj proizašao iz skrivljene radnje te osobe, a vlasnik vozila dužan je dati vjerodostojan podatak o osobi odgovornoj za počinjenje prekršaja te radnji koja je dovela do počinjenja prekršaja. Na ovaj način dio odgovornosti za prekršaj snosi proizvođač, ukoliko je zbog njegova proizvoda došlo do kršenja propisa. Kao primjer može se istaknuti situacija kada se utvrdi da je prekršaj počinjen radi nedostatka sustava za automatiziranu vožnju, za čije je održavanje odgovoran proizvođač softwera, a ne vlasnik vozila. U tom slučaju kaznit će se za počinjeni prekršaj proizvođač sustava za automatiziranu vožnju, a ne vlasnik vozila, sukladno stupnju utvrđene krivnje. Također se propisuje da se iznosi novčanih kazni za prekršaje propisane u ovom Zakonu za fizičke osobe, a u slučaju počinjenja prekršaja potpuno automatiziranim vozilom za koje je odgovorna pravna osoba, uvećavaju za 230,00 eura, kako bi se materijalne odredbe za počinjene prekršaje uskladile s odredbama Prekršajnog zakona.

Članak 281.e – propisuje obvezu vlasnika potpuno automatiziranog vozila da na zahtjev ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, i drugih nadzornih tijela koja u okviru svojih ovlasti obavljaju nadzor, dostave podatke kojima se vozilo koristilo za vrijeme vožnje, uključujući podatke koji su zabilježeni putem telekomunikacijskih uređaja i opreme, a u svrhu istraživanja prometnih nesreća, prometnih prekršaja, kaznenih i drugih djela, tehničke ispravnosti vozila te drugih događaja u prometu na cestama. Propisuju se situacije kada se navedeni podaci moraju pohraniti i pod kojim uvjetima, kao i obveza vlasnika da ne smije brisati podatke koji se pohrane od strane potpuno automatiziranog vozila. Uz navedeno propisuje se rok čuvanja podataka koje bilježi potpuno automatizirano vozilo te novčana kazna za prekršaj vlasnika potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

Članak 281.f – propisuje obvezu vlasnika potpuno automatiziranog vozila da na zahtjev ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, i drugih nadzornih tijela koja u okviru svojih ovlasti obavljaju nadzor, dostave podatke o videonadzoru koje vozilo bilježi u realnom vremenu u slučaju kada se aktivira uređaj za snimanje podataka o događaju (EDR), a u svrhu istraživanja prometnih nesreća, prometnih prekršaja, kaznenih i drugih djela, tehničke ispravnosti vozila te drugih događaja u prometu na cestama. Propisuju se situacije kada se navedeni podaci moraju pohraniti i pod kojim uvjetima, kao i obveza vlasnika da ne smije brisati podatke koji se pohrane od strane potpuno automatiziranog vozila. Uz navedeno propisuje se rok čuvanja podataka koje bilježi potpuno automatizirano vozilo te novčana kazna za prekršaj vlasnika potpuno automatiziranog vozila ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

Uz članak 8.

Ovim člankom dodaje se novi članak 290.a – propisuje da će ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem privremeno zabraniti prometovanje određenom tipu potpuno automatiziranih vozila, ako je njihovim prometovanjem, bez intervencije operatora u vozilu, odnosno operatora intervencije na daljinu, došlo do incidenta koji bitno ugrožava stanje sigurnosti, dok se utvrđeni nedostaci ne otklone. Također se propisuje pravni lijek, odnosno da se protiv citiranog rješenja ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Uz članak 9.

Propisuje se rok za usklađivanje podzakonskih propisa s ovim zakonom.

Uz članak 10.

Propisuje se stupanje na snagu ovoga zakona.

TEKST ODREDBI VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU

Članak 1.a

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

1. Direktiva Vijeća 91/671/EEZ od 16. prosinca 1991. o usklađivanju zakonodavstva država članica koji se odnose na obaveznu uporabu sigurnosnih pojaseva u vozilima lakšim od 3,5 tona (SL L 373, 31. 12. 1991.), kako je izmijenjena Provedbenom direktivom Komisije 2014/37/EU od 27. veljače 2014. o izmjeni Direktive Vijeća 91/671/EEZ u pogledu obavezne uporabe sigurnosnih pojaseva i sustava sigurnosnog vezivanja djece u vozilima (SL L 59, 28. 2. 2014.),
2. Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SL L 269, 21. 10. 2000.),
3. Direktiva 2002/85/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. studenog 2002. o izmjeni Direktive Vijeća 92/6/EEZ o ugradnji i uporabi uređaja za ograničavanje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 327, 4. 12. 2002.),
4. 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 i putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/14/EEZ (SL L 226, 10. 9. 2003.),
5. Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.), kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2018/645 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama (Tekst značajan za EGP) (SL L 112, 2. 5. 2018.),
6. Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenog 2008. godine o sigurnosti cestovne infrastrukture (SL L 319, od 29. 11. 2008.),
7. Direktiva Komisije 2009/113/EZ od 25. kolovoza 2009. o izmjeni Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama (SL L 223, 26. 8. 2009.),
8. Direktiva (EU) 2015/413 i Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68/9, 13. 3. 2015.),
9. Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 127, 29. 4. 2014.),
10. Direktiva 2014/46/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o izmjeni Direktive Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila (SL L 127, 29. 4. 2014.),
11. Direktiva 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 127, 29. 4. 2014.).

(2) Ovim Zakonom osigurava se provedba Uredbe 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.).

Članak 2.

(1) Pojedini izrazi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeća značenja:

- 1) »cesta« je svaka javna cesta, ulice u naselju i nerazvrstane ceste na kojima se obavlja promet,
- 2) »javna cesta« je površina od općeg značenja za promet kojom se svatko može slobodno koristiti uz uvjete određene ovim Zakonom i koju je nadležno tijelo proglasilo javnom cestom,
- 3) »autocesta« je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za promet motornih vozila, koja ima dvije fizički odvojene kolničke trake (zeleni pojas, zaštitnu ogradu i sl.) za promet iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije prometne trake širine najmanje 3,5 m, a s obzirom na konfiguraciju terena – i po jednu traku za zaustavljanje vozila u nuždi širine najmanje 2,5 m, bez raskrižja s poprečnim cestama i željezničkim ili tramvajskim prugama u istoj razini, u čiji se promet može uključiti, odnosno isključiti samo određenim i posebno izgrađenim priključnim prometnim trakama za ubrzavanje ili usporavanje, odnosno priključnim rampama, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 80 km/h i koja je kao autocesta označena propisanim prometnim znakom,
- 4) »brza cesta« je javna cesta namijenjena za promet isključivo motornih vozila, s jednom ili dvije razdvojene kolničke trake, koja ima sva raskrižja u dvije ili više razina s poprečnim cestama i drugim prometnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama), u pravilu nema zaustavnih traka i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom. Iznimno, kada se radi o faznoj gradnji, može imati raskrižja u razini prema propisu iz članka 6. stavka 4. ovog Zakona,
- 5) »cesta namijenjena isključivo za promet motornih vozila« je javna cesta s najmanje dvije prometne trake širine od po najmanje 3,25 m, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 60 km/h, po kojoj se smiju kretati samo motorna vozila koja mogu razvijati brzinu veću od 60 km/h i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom,
- 6) »državna cesta« je javna cesta koja povezuje cjelokupni teritorij Republike Hrvatske i povezuje ga s mrežom glavnih europskih cesta,
- 7) »županijska cesta« je javna cesta koja povezuje područje jedne ili više županija,
- 8) »lokalna cesta« je javna cesta koja spada u mrežu županijskih cesta i povezuje područje grada i/ili općine,
- 9) »nerazvrstana cesta« je cesta koja se koristi za promet po bilo kojoj osnovi, a koja nije razvrstana kao javna cesta po posebnom propisu i koja je dostupna većem broju raznih korisnika (ulice u naseljima, pristupne i spojne ceste, prostori parkirališta, benzinskih crpki i sl.),
- 10) »zemljana cesta« je cesta bez izgrađenog kolnika ili suvremenoga kolničkog zastora (asfalt, beton ili kocka), pa i kad na priključku javnoj cesti ima izgrađen kolnik,
- 11) »kolnik« je dio cestovne površine namijenjen u prvom redu za promet vozila, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka,
- 12) »prometna traka« je obilježeni ili neobilježeni uzdužni dio kolnika čija je širina dovoljna za nesmetan promet jednog reda motornih vozila u jednom smjeru,
- 13) »prometna traka za spora vozila« je obilježeni uzdužni dio kolnika namijenjen za vozila koja sporom vožnjom (npr. na uzbrdici) smanjuju protočnost prometa,
- 14) »kolnička traka« je uzdužni dio kolnika namijenjen za promet vozila u jednom smjeru, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka,
- 15) »prometna traka za zaustavljanje vozila u nuždi« je obilježeni uzdužni dio kolnika na autocestama i na određenim mjestima na cestama višeg reda, kao i u tunelima, galerijama i sl.,

- 16) »prometna traka za ubrzavanje« je dio kolnika namijenjen za uključivanje vozila u prometni tok sa sporedne ceste, odnosno drugih prilaznih cesta s objekata pokraj ceste (benzinskih crpki, parkirališta, motela i sl.),
- 17) »prometna traka za usporavanje« je dio kolnika namijenjen za isključivanje vozila iz prometnog toka na cesti,
- 18) »biciklistička traka« je dio kolnika namijenjen za promet bicikala koji se prostire uzduž kolnika i koji je obilježen uzdužnom crtom na kolniku i propisanim prometnim znakom,
- 19) »biciklistička staza« je izgrađena prometna površina namijenjena za promet bicikala koja je odvojena od kolnika i obilježena propisanim prometnim znakom,
- 20) »nogostup« je posebno uređena prometna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u razini s kolnikom ceste ili je od kolnika odvojena na drugi način,
- 21) »obilježeni pješački prijelaz« je dio kolničke površine namijenjen za prelaženje pješaka preko kolnika, obilježen oznakama na kolniku i prometnim znakovima obavijesti,
- 22) »pješački otok« je uzdignuta ili na drugi način obilježena površina koja se nalazi na kolniku i koja je određena za privremeno zadržavanje pješaka koji prelaze preko kolnika ili ulaze u vozilo i izlaze iz vozila javnog prometa,
- 23) »pješačka zona« je uređena prometna površina u prvom redu namijenjena za kretanje pješaka, u kojoj nije dozvoljeno kretanje motornih vozila, osim vozila s posebnom dozvolom,
- 24) »naselje« je prostor na kojem se redovi ili skupine zgrada nalaze s jedne ili s obje strana ceste, dajući mu izgled ulice i čije su granice označene prometnim znakovima za obilježavanje naseljenih mjesta,
- 25) »zona smirenog prometa« je područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena,
- 26) »raskrižje« je površina na kojoj se križaju ili spajaju dvije ceste ili više cesta, a i šira prometna površina (trgovi i sl.) koja nastaje križanjem, odnosno spajanjem cesta,
- 27) »stajalište tramvaja ili autobusa« je dio površine ceste namijenjen zaustavljanju tramvaja, odnosno autobusa radi ulaska i izlaska putnika i koji je obilježen prometnim znakom,
- 28) »vozilo« je svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda,
- 29) »oldtimer« (starodobno vozilo) je motorno vozilo proizvedeno prije trideset i više godina, koje je radi njegovanja povijesnih naslijeđa i tehničke kulture sačuvano ili ponovo sastavljeno u izvornom obliku i koje se ne koristi u svakodnevnom prometu, a koje je po posebnom propisu, koji donosi ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove i ravnateljem državnog zavoda za mjeriteljstvo, razvrstano u kategoriju starodobnih vozila,
- 30) »vatrogasno vozilo« je motorno ili priključno vozilo namijenjeno za gašenje požara,
- 31) »pčelarsko vozilo« je motorno ili priključno vozilo namijenjeno ili konstrukcijski prilagođeno za prijevoz pčelinjih zajednica (košnica), pčelinjih proizvoda, pomagala, pribora, opreme i materijala potrebnih za provedbu aktivnosti pčelarske proizvodnje te se na njemu ne smije prevoziti teret u druge svrhe, a koje je po posebnom propisu koji donosi ministar nadležan za poljoprivredu, uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa i ministra nadležnog za unutarnje poslove, razvrstano u kategoriju pčelarskih vozila,
- 32) »radno vozilo« je bilo koji teretni automobil ili priključno vozilo na koje su ugrađeni uređaji ili oprema za obavljanje radova na način da se na vozilu ne može prevoziti nikakav drugi teret,
- 33) »motorno vozilo« je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama,

- 34) »radni stroj« je motorno vozilo kojem je osnovna namjena obavljanje određenih radova vlastitim uređajima i opremom (kombajn, valjak, grejder, kosilica, buldožer, motokultivator, motokultivator s priključkom, viljuškar, kopač rovova i sl.),
- 35) »motokultivator« je jednoosovinski radni stroj koji se, bez priključnog vozila, može kretati samo uz pridržavanje vozača,
- 36) »traktor« je motorno vozilo konstruirano da vuče, potiskuje ili nosi izmjenjiva oruđa, odnosno da služi za pogon takvih oruđa ili za vuču priključnih vozila,
- 37) »traktorski priključak« je zamjenjivo oruđe za obavljanje poljoprivrednih i drugih radova koje vuče, gura ili nosi traktor,
- 38) »moped« je motorno vozilo s dva ili tri kotača čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm³ ili čija trajna snaga u slučaju elektromotora ne prelazi 4kW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h,
- 39) »motocikl« je motorno vozilo s dva kotača čiji je radni obujam motora veći od 50 cm³ s bočnom prikolicom, ili bez nje i/ili koje na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 45 km/h,
- 40) »motorni tricikl« je motocikl na tri simetrično postavljena kotača čiji je radni obujam motora veći od 50 cm³ i/ili koji na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 45 km/h,
- 41) »laki četverocikl« je motorno vozilo s četiri kotača čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 350 kg, čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm³, čija najveća snaga ne prelazi 4 kW ukoliko se radi o drugoj vrsti motora i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h,
- 42) »četverocikl« je motorno vozilo s četiri kotača, osim lakih četverocikala, čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 400 kg ako je vozilo namijenjeno za prijevoz osoba, odnosno 550 kg ako je vozilo namijenjeno za prijevoz tereta i čija snaga motora nije veća od 15 kW,
- 43) »osobni automobil« je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima najviše osam sjedala,
- 44) »autobus« je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima više od osam sjedala,
- 45) »trolejbus« je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima više od osam sjedala i koje je, radi napajanja motora električnom energijom, vezano za električni vodič,
- 46) »tramvaj« je vozilo na tračnicama s električnim pogonom, namijenjeno javnom prijevozu, koje je radi napajanja motora električnom energijom vezano za električni vodič,
- 47) »teretni automobil« je svako motorno vozilo koje je namijenjeno za prijevoz stvari,
- 48) »tegljač« je teretni automobil namijenjen za vuču poluprikolica,
- 49) »bicikl« je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača ili koje je opremljeno pedalama i pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0,25 kW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 25 km/h, ili prije, ako vozač prestane pokretati pedale,
- 50) »specijalno vozilo« je motorno ili priključno vozilo namijenjeno za obavljanje radnji koje zahtijevaju specijalnu konstrukciju i/ili opremu,
- 51) »natjecateljsko vozilo« je motorno vozilo koje je posebno opremljeno, preinačeno i namijenjeno za sudjelovanje na automobilskim sportskim natjecanjima, za koje osnovne tehničke uvjete, uvjete uporabe i način stjecanja statusa natjecateljskog vozila pravilnikom utvrđuje ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove,
- 52) »turističko vozilo« je motorno ili priključno vozilo posebne namjene, konstruirano ili preinačeno isključivo za turističke potrebe za koje osnovne tehničke uvjete i uvjete uporabe pravilnikom utvrđuje ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove te koje se razvrstava u kategoriju turističkih vozila,

- 53) »priključno vozilo« je vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, bilo da je konstruirano kao prikolica ili poluprikolica,
- 54) »kampersko vozilo« je motorno ili priključno vozilo posebne namjene, konstruirano tako da su u njemu postavljene stvari koje omogućuju boravak, a mora imati najmanje sljedeću opremu: sjedalice sa stolom, krevete (koji se mogu dobiti razvlačenjem sjedalica), kuhinjske elemente i prostor za odlaganje garderobe – ormara, koja mora biti nepomično učvršćena u prostoru za boravak te se ne može pomicati jednostavnim demontažnim postupcima,
- 55) »prikolica« je priključno vozilo konstruirano tako da ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik,
- 56) »prikolica s centralno postavljenim osovinama« je priključno vozilo konstruirano tako da u stanju mirovanja ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik, ali u stanju labilne ravnoteže,
- 57) »poluprikolica« je priključno vozilo bez prednje osovine, konstruirano tako da dio ukupne mase prenosi na vučno vozilo preko svojega prednjeg dijela kojim se oslanja na vučno vozilo,
- 58) »laka prikolica« je priključno vozilo čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg,
- 59) »skup vozila« je motorno vozilo i priključna vozila koja u prometu na cestama sudjeluju kao cjelina,
- 60) »zaprežno vozilo« je vozilo namijenjeno za vuču upregnutom životinjom,
- 61) »nosivost« je dopuštena masa kojom se vozilo smije opteretiti do najveće dopuštene mase određene podzakonskim propisima ili prema deklaraciji proizvođača vozila s obzirom na dopuštena opterećenja nosivih sklopova,
- 62) »masa vozila« je masa vozila u stanju spremnom za vožnju (masa praznog vozila) u skladu s homologacijskim zahtjevima,
- 63) »ukupna masa« je masa vozila zajedno s masom tereta koji se prevozi na vozilu, uključujući i masu osoba koje se nalaze na vozilu te masu priključnog vozila s teretom, ako je ono pridodano vučnom vozilu,
- 64) »najveća dopuštena masa« je masa vozila zajedno s njegovom nosivošću,
- 65) »osovinsko opterećenje« je dio ukupne mase vozila u vodoravnom položaju kojim njegova osovina opterećuje vodoravnu podlogu u stanju mirovanja vozila,
- 66) »sudionik u prometu na cesti« je osoba koja na bilo koji način sudjeluje u prometu na cesti,
- 67) »sudionik u prometnoj nesreći« je svaki sudionik u prometu na cesti koji je na bilo koji način sudjelovao u prometnoj nesreći,
- 68) »vozač« je osoba koja na cesti upravlja vozilom,
- 69) »mladi vozač« je vozač motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske,
- 70) »pješak« je osoba koja sudjeluje u prometu, a nije vozač niti putnik u vozilu ili na vozilu,
- 71) »zaustavljanje vozila« je svaki prekid kretanja vozila na cesti u trajanju do tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se upravlja prometom,
- 72) »parkiranje vozila« je prekid kretanja vozila u trajanju dužem od tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se upravlja prometom,
- 73) »mimoilaženje« je prolaženje vozilom pokraj drugog vozila koje se po istom kolniku kreće iz suprotnog smjera,
- 74) »pretjecanje« je prolaženje vozilom pokraj drugog vozila koje se kreće u istom smjeru,
- 75) »obilaženje« je prolaženje vozilom pokraj zaustavljenog ili parkiranog vozila ili drugog objekta koji se nalazi na prometnoj traci kojom se vozilo kreće,
- 76) »polukružno okretanje« je okretanje vozila za 180 stupnjeva iz dotadašnjeg smjera kretanja radi uključivanja u suprotni prometni tok,

- 77) »prestrojavanje« je zauzimanje takvog položaja s vozilom na prometnoj traci i na takvoj udaljenosti od raskrižja ili drugog mjesta na cesti, iz kojeg se na siguran način može izvesti naredna radnja vozilom (skretanje, okretanje, zaustavljanje i sl.),
- 78) »propuštanje vozila« je radnja koju su u određenim slučajevima sudionici dužni obaviti zaustavljanjem, smanjenjem brzine kretanja ili prekidanjem radnje koju izvode i to na način koji ne prisiljava druge sudionike da naglo mijenjaju smjer ili brzinu kretanja,
- 79) »prometni tok« je istodobno kretanje više vozila cestom u istom smjeru,
- 80) »mijenjanje prometne trake« je prelaženje vozilom iz jedne u drugu prometnu traku za promet u istom smjeru zbog prestrojavanja ili bržeg kretanja,
- 81) »ometanje prometa« je radnja u prometu kojom se nekoga suprotno prometnim propisima prisiljava na promjenu dotadašnjeg načina sudjelovanja u prometu,
- 82) »ugrožavanje prometa« je takav način sudjelovanja u prometu uslijed kojeg je nastupila neposredna opasnost nastanka prometne nesreće,
- 83) »preglednost« podrazumijeva konkretan prostor što ga sudionik u cestovnom prometu može vidjeti s mjesta na kojem se nalazi,
- 84) »kolona« je niz od najmanje tri vozila, osim bicikla, traktora, radnog stroja i zaprežnog vozila, koja su zaustavljena na cesti ili se kreću istom prometnom trakom u istom smjeru, pri čemu su brzina kretanja vozila i postupci vozača međusobno uvjetovani i između kojih ne može bez ometanja ući drugo vozilo,
- 85) »smanjena vidljivost« postoji ako zbog nepovoljnih atmosferskih ili drugih prilika (magle, snijega, kiše, prašine, dima i sl.) vozač ne može jasno uočiti druge sudionike u prometu ili prometni znak na udaljenosti od najmanje 200 m na cesti izvan naselja, odnosno od najmanje 100 m u naselju,
- 86) »prometna nesreća« je događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta. Nije prometna nesreća kada je radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili zaprežno vozilo, krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu, sletjelo s nerazvrstane ceste ili se prevrnuo ili udarilo u neku prirodnu prepreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješak i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena šteta,
- 87) »materijalna šteta u prometnoj nesreći« je šteta nastala na vozilima koja su sudjelovala u prometnoj nesreći ili na objektima, prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama,
- 88) »vozačka dozvola« je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje pravo upravljanja određenim kategorijama vozila,
- 89) »međunarodna vozačka dozvola« je javna isprava koju je izdala ovlaštena stručna organizacija na temelju nacionalne vozačke dozvole te države,
- 90) »inozemna vozačka dozvola« je vozačka dozvola izdana u državi koja nije članica Europskog gospodarskog prostora,
- 91) »prometna dozvola« je javna isprava koju je izdalo nadležno tijelo i kojom se dokazuje vlasništvo vozila, pravo označavanja vozila određenim registarskim pločicama i vlasništvo tih pločica, tehničke i druge osobine i karakteristike vozila te pravo sudjelovanja u prometu,
- 92) »dopuštenje (licencija)« je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje ispunjavanje propisanih uvjeta, osposobljenost i ovlaštenost za obavljanje određenih poslova,
- 93) »tahograf« je uređaj koji osigurava najmanje zapis brzine i prijednog puta vozila,
- 94) »nadzorni uređaj (eurotahograf)« je uređaj koji osigurava upis vremena vožnje članovima posade vozila, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja ne spada u upravljanje vozilom, vremena odmora, brzine kretanja vozila i prijedene udaljenosti vozila,

95) »zapisni list« je dio u tahografu ili nadzornom uređaju koji mora imati tipno odobrenje na kojem pisaljka tahografa ili nadzornog uređaja neprekidno piše podatke koji moraju ostati trajno zapisani,

96) »stranac« je državljanin države koja nije članica Europskog gospodarskog prostora,

97) »inozemstvo« odnosno »strana država« je država izvan Europskog gospodarskog prostora,«,

98) »vozilo za prijevoz životinja« je cestovno prijevozno sredstvo, koje se koristi za prijevoz životinja za koje je, ukoliko putovanje traje duže od 8 sati, izdana potvrda o odobrenju prijevoznog sredstva, sukladno odredbama posebnog propisa,

99) »zapisnik o tehničkom pregledu vozila« je javna isprava koja sadrži rezultate obavljenog tehničkog pregleda vozila,

100) »zapisnik o tehničkom pregledu vozila na cesti« je javna isprava koja sadrži rezultate obavljenog tehničkog pregleda vozila na cesti,

101) »nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila« su nekategorizirane ili kategorizirane tehničke neispravnosti ili manjkavosti vozila ili osiguranja i prijevoza tereta na vozilu propisani ovim Zakonom i drugim propisima kojima se uređuju tehnički uvjeti vozila u prometu na cesti, tehnički pregledi vozila te osiguranje i prijevoz tereta na vozilima,

102) »vlasnik vozila« je osoba na koju je vozilo registrirano,

103) »pomoćna pješačka sredstva« su naprave koje se pokreću isključivo snagom osobe koja upravlja tim sredstvom (romobili bez motornog ili električnog pogona, dječji bicikl, koturaljke, role, sanjke, skije, klizaljke i sl.),

104) »osobno prijevozno sredstvo« je vozilo koje nije razvrstano ni u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,6 kW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 25 km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.),

105) »jahač« je osoba koja jašući na jahaćoj životinji (konj i sl.) sudjeluje u prometu na cesti,

106) »zona prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni« je kulturno-povijesna cjelina te područje koje okružuje kulturno dobro, a koje kulturno dobro je upisano u Listu svjetske baštine ili u Listu ugrožene svjetske baštine i za koje se određuju mjere radi osiguranja zaštite vrijednosti kulturnog dobra prema propisu kojim se uređuje zaštita i očuvanje kulturnih dobara te u kojoj se skupno ograničava ulaz u zonu te uređuju načini i uvjeti ulaza, prometovanja i izlaza vozila,

107) »automatizirano vozilo« je vozilo koje koristi hardver i softver za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu vozila (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača).

(2) Izrazi koji se koriste u ovom Zakonu, a nisu definirani imaju značenje definirano drugim zakonom.

Članak 5.

(1) Jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, u skladu s odredbama ovoga Zakona, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, uređuju promet na svom području tako da određuju:

1. ceste s prednošću prolaska,
2. dvosmjerni, odnosno jednosmjerni promet,
3. sustav tehničkog uređenja prometa i upravljanje prometom putem elektroničkih sustava i video nadzora,
4. ograničenja brzine kretanja vozila,

5. promet pješaka, vozača bicikla, vozača osobnih prijevoznih sredstava, vozača mopeda, turističkog vlaka i zaprežnih kola, jahača te gonjenje i vođenje stoke,
6. parkirališne površine i način parkiranja, zabrane parkiranja i mjesta ograničenog parkiranja,
7. zone smirenog prometa,
8. blokiranje autobusa, teretnih automobila, priključnih vozila i radnih strojeva na mjestima koja nisu namijenjena za parkiranje tih vrsta vozila i način deblokade tih vozila,
9. postavljanje i održavanje zaštitnih ograda za pješake na opasnim mjestima,
10. pješačke zone, sigurne pravce za kretanje školske djece, posebne tehničke mjere za sigurnost pješaka i vozača bicikla u blizini obrazovnih, zdravstvenih i drugih ustanova, igrališta, kino dvorana i sl.,
11. uklanjanje dotrajalih, oštećenih i napuštenih vozila,
12. površinu na kojoj će se obavljati: test vožnja, terenska vožnja (cross), vožnja izvan kolnika (off road), sportske, enduro i promidžbene vožnje,
13. uvjete prometovanja vozila opskrbe u zonama smirenog prometa i pješačkim zonama,
14. uvjete ulaza, prometovanja i izlaza vozila iz zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, kada se promet uređuje na dijelu državne ili županijske ceste, potrebna je i suglasnost ministarstva nadležnog za poslove prometa, a kada se uređuju uvjeti za ulaz, prometovanje i izlaz vozila iz zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni, potrebna je i suglasnost ministarstva nadležnog za poslove kulture.

(3) Suglasnost iz stavka 2. ovoga članka izdaje se na temelju prometnog elaborata i provedenog postupka izmjene postojećeg stanja prometne signalizacije i opreme, u skladu s posebnim zakonom i propisima donesenim na temelju tog zakona.

(4) Poslove nadzora nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, upravljanja prometom te premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, sukladno odredbama ovoga Zakona, mogu, osim ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, obavljati i jedinice lokalne samouprave, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

(5) Za vrijeme obavljanja poslova iz stavka 4. ovoga članka, službenici jedinica lokalne samouprave dužni su nositi propisanu odoru.

(6) Ministar nadležan za unutarnje poslove u suglasnosti s čelnikom tijela državne uprave nadležnog za lokalnu samoupravu propisat će uvjete za obavljanje poslova iz stavka 4. ovoga članka, program osposobljavanja, izgled odore i službene iskaznice.

(7) Jedinice lokalne samouprave dužne su, ukoliko se za to ukaže potreba, uz suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, organizirati školske prometne jedinice i prometne jedinice mladeži. Osposobljavanje jedinica te način i vrijeme njihove uporabe obavlja, odnosno propisuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

(8) Upravljanje prometom na raskrižjima i drugim mjestima te nadzor parkiranja vozila i određene druge poslove nadzora vozila i vozača, mogu obavljati i pripadnici prometnih jedinica mladeži.

(9) Na području ili u neposrednoj blizini osnovnih škola, osiguranje prijelaza djece preko kolnika ili obilježenog pješačkog prijelaza, mogu obavljati pripadnici školskih prometnih jedinica.

(10) Za vrijeme obavljanja poslova iz stavka 7. i 8. ovoga članka, pripadnici prometnih jedinica mladeži i školskih prometnih jedinica dužni su nositi propisanu odoru. Program, način osposobljavanja i djelovanja školskih i prometnih jedinica mladeži, izgled odore i oznake propisat će ministar nadležan za unutarnje poslove uz suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa.

(11) Nadzor parkiranja vozila na mjestima na kojima je parkiranje vremenski ograničeno obavljaju pravne osobe koje odrede jedinice lokalne samouprave.

(12) Upravni i inspekcijski nadzor nad jedinicama lokalne samouprave i drugim subjektima kad obavljaju poslove iz ovoga članka obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

(13) Ministarstvo dostavlja podatke o vlasnicima, odnosno korisnicima vozila na temelju ugovora o leasingu jedinicama lokalne samouprave, odnosno pravnim osobama koje odrede jedinice lokalne samouprave, radi obavljanja poslova iz članka 5. stavka 4. i 11. ovoga Zakona.

(14) Novčanom kaznom u iznosu od 190,00 do 660,00 eura kaznit će se za prekršaj odgovorna osoba u tijelu jedinice lokalne samouprave ili drugih subjekata, koje ovlasti jedinica lokalne samouprave, ako obavlja poslove suprotno odredbama ovoga članka.

(15) Suglasnost iz stavka 1., 4. i 7. ovoga članka daje se rješenjem.

(16) Protiv rješenja iz ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Članak 240.

(1) Prenosive pločice koriste se za vozila koja se kreću do mjesta carinjenja, homologacije, servisiranja, prodajnog i izložbenog mjesta, mjesta atestiranja, mjesta skladištenja/čuvanja, mjesta nadogradnje, mjesta obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila i za vozila kojima se obavlja pokusna vožnja.

(2) Prenosive pločice izdaju se najduže na rok od jedne godine.

(3) Za prenosive pločice izdaje se prometna dozvola i knjižica prometnih potvrda. Prometna dozvola izdaje se najduže na rok od jedne godine, uz uvjet da su plaćene propisane obveze.

(4) Kad upravlja vozilom koje je označeno prenosivim pločicama vozač mora kod sebe imati važeću potvrdu i prometnu dozvolu.

(5) O izdanim prenosivim pločicama vodi se evidencija.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 660,00 do 1990,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako naredi ili dopusti da vozila iz stavka 1. ovoga članka sudjeluju u prometu na cestama poslije isteka važenja prenosivih pločica.

(7) Za prekršaj iz ovoga članka novčanom kaznom u iznosu od 190,00 do 660,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 260,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako za vozilo iz stavka 1. ovoga članka ne izda uredno popunjenu važeću potvrdu.

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 30,00 eura kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom ako kod sebe nema važeću potvrdu i prometnu dozvolu ili ako ih ne pokaže na zahtjev policijskog službenika.

Članak 275.

(1) Motorna i priključna vozila koja se serijski proizvode moraju biti homologirana (tipno odobrena) te se prije stavljanja na tržište i prve registracije trebaju podvrgnuti postupku provjere homologacije radi utvrđivanja zadovoljavaju li propisane zahtjeve o homologaciji. Zadovoljavanje propisanih zahtjeva potvrđuje se izjavom/potvrdom o sukladnosti koja je uvjet za stavljanje na tržište i prvu registraciju vozila.

(2) Propisima o homologaciji propisuju se zahtjevi o homologaciji koje moraju zadovoljavati vozila i njihovi dijelovi i oprema, metode i postupci ispitivanja, načini priznavanja dokumenata o homologaciji izdanih u drugim zemljama, sadržaj potvrde (certifikata) o sukladnosti, naknade za provođenje postupka kao i uvjeti koje moraju ispunjavati pravne i fizičke osobe za obavljanje određenih radnji u postupku homologacije vozila i njihovih

dijelova i opreme. Upravni nadzor nad određenim radnjama u postupku homologacije vozila obavlja Državni zavod za mjeriteljstvo.

(3) Ovlašćuje se ravnatelj državnog zavoda za mjeriteljstvo da donese propise o homologaciji vozila i njihovih dijelova.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 660,00 do 1990,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

(5) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 190,00 do 660,00 eura i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

Članak 276.

(1) Motorna i priključna vozila koja se proizvode pojedinačno ili se proizvode u maloj seriji, prije prvog puštanja u promet moraju biti podvrgnuta postupku ispitivanja vozila zbog utvrđivanja tehničkih značajki vozila bitnih za sigurnost i ekološku podobnost vozila u prometu na cestama. Vozila na kojima se obavlja nadogradnja, pregradnja ili zamjena serijskog dijela ili uređaja neserijskim dijelom ili uređajem prije puštanja u promet, moraju biti podvrgnuta ispitivanju promijenjenih dijelova i uređaja i ostalih tehničkih značajki bitnih za sigurnost i ekološku podobnost vozila u prometu na cestama.

(2) Vozila za koja nisu poznati tehnički podaci potrebni za tehnički pregled i registraciju podvrgavaju se ispitivanju konstrukcijskih osobina i uređaja vozila radi utvrđivanja tih podataka.

(3) O tehničkim podacima utvrđenim u postupku iz stavka 1. i 2. ovoga članka izdaje se potvrda o ispitivanju konstrukcijskih osobina i uređaja.

(4) U postupku ispitivanja vozila provjerava se jesu li pojedini uređaji na vozilima homologirani.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 660,00 do 1990,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

(6) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 190,00 do 660,00 eura i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 130,00 eura kaznit će se za prekršaj vozač, odnosno vlasnik koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nije podvrgnuto ispitivanju sukladno odredbama ovoga članka.

- PRILOZI:**
- **Iskaz o procjeni učinaka propisa**
 - **Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću**
 - **Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom Europske unije**

PRILOG 4.**OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

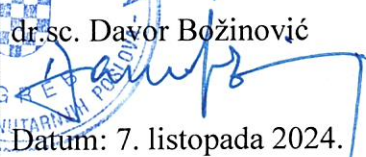
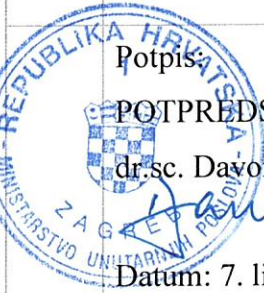
1.	OPĆE INFORMACIJE		
1.1.	Stručni nositelj:	Ministarstvo unutarnjih poslova	
1.2.	Naziv propisa:	Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona	
1.3.	Program rada Vlade Republike Hrvatske, akt strateškog planiranja ili reformska mjera:	Da/Ne: Da	Naziv akta: Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021. – 2026. Opis mjere: C1.4. R5-12 „Istraživanje, razvoj i proizvodnja vozila nove mobilnosti i prateće infrastrukture“
1.4.	Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije	Da/Ne: Ne	Naziv pravne stečevine:
2.	UTVRĐIVANJE PROBLEMA		
2.1.	<p>Svjedočimo činjenici razvoja tehnologije umjetne inteligencije u prometu na cestama na način da se razvijaju automatizirana vozila bez vozača, a koja bi bila sposobna osigurati potpunu kontinuiranu dinamičku kontrolu vozila za sudjelovanje u prometu na cestama. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: ZSPC) propisano je da je vozač za vrijeme upravljanja vozilom dužan sjediti na vozačkom sjedalu i upravljati vozilom, osim u slučaju potpuno automatiziranog vozila.</p> <p>Budući da važeći Zakon o sigurnosti prometa na cestama, osim navedene odredbe, ne sadrži uvjete za testiranje sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila, niti propisuje uvjete pod kojima potpuno automatizirana vozila mogu sudjelovati u prometu na cestama, potrebno je isti dopuniti novim odredbama koje će omogućiti automatiziranim vozilima sigurno i nesmetano sudjelovanje u prometu na cestama, kao i za vrijeme testiranja sustava za automatiziranu vožnju (ADS) u realnim uvjetima u prometu na cestama. Propisivanjem uvjeta za prometovanje potpuno automatiziranih vozila, uredit će se zahtjevi koje moraju ispunjavati takva vozila kada sudjeluju u prometu na cestama. Također, ovim Zakonom je potrebno osigurati provedbu uredbi Europske unije u području automatizirane vožnje i automatiziranih vozila.</p> <p>Potpuno automatizirana vozila donose brojne prednosti koje mogu značajno utjecati na društvo, gospodarstvo i svakodnevni život, osobito u pogledu sigurnosti u prometu na</p>		

	<p>cestama. Naime, potpuno automatizirana vozila mogu utjecati na smanjenje broja prometnih nesreća koje su posljedica ljudskih grešaka, kao što su nepažnja, umor ili vožnja pod utjecajem alkohola. Isto tako, ova vozila mogu poboljšati mobilnost za ljude koji ne mogu voziti, kao što su starije i nemoćne osobe, osobe sa invaliditetom ili osobe koje nemaju vozačku dozvolu, čime se povećava kvaliteta njihovog života.</p> <p>Završno, s obzirom da je u zakonodavnoj proceduri Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim se, između ostaloga, uređuje obavljanje djelatnosti automatiziranog cestovnog prijevoza putnika, potrebno je intervenirati u Zakon o sigurnosti prometa na cestama kako bi se isti, u pogledu sigurnosti prometovanja automatiziranih vozila, uskladio s naprijed navedenim Zakonom.</p>
2.2.	Izvor podataka:
	<p>Zakon o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22 i 133/23)</p> <p>Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (Tekst značajan za EGP.)</p> <p>Uredba Komisije (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/266.</p> <p>Uredbe Komisije (EU) 2022/1426 od 5. kolovoza 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila.</p> <p>Ispravak Delegirane uredbe Komisije (EU) 2022/2236 od 20. lipnja 2022. o izmjeni priloga I., II., IV. i V. Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu tehničkih zahtjeva za vozila proizvedena u neograničenim serijama, vozila proizvedena u malim serijama, potpuno automatizirana vozila proizvedena u malim serijama i vozila za posebne namjene te u pogledu ažuriranja softvera (Službeni list Europske unije L 296 od 16. studenoga 2022.).</p>

3.	UTVRĐIVANJE POSEBNOG CILJA
3.1.	Opis posebnog cilja
	<p>Zakonskim reguliranjem uvjeta omogućit će se testiranje sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila u realnim uvjetima u prometu na cestama i sudjelovanje potpuno automatiziranih vozila u prometu na cestama, kao i osoba koje sudjeluju u prometu navedenih vozila. Sudjelovanjem potpuno automatiziranih vozila u prometu predviđa se smanjenje broja prometnih nesreća izazvanih alkoholiziranošću vozača, umorom ili grubom nepažnjom vozača, a samim time i broja poginulih i ozlijeđenih sudionika u prometu na cestama.</p>
3.2.	Opis svrhe propisa
	<p>Ovim Zakonom propisuju se uvjeti za sudjelovanje potpuno automatiziranih vozila u prometu na cestama, kao i za vrijeme testiranja sustava za automatiziranu vožnju (ADS) u realnim uvjetima u prometu na cestama. Osobito, ovim Zakonom propisuje se da se testiranje navedene tehnologije može obavljati samo na cestama u granicama područja koje odobri pravna osoba koja upravlja cestom, a ako takvo vozilo prometuje izvan odobrenog područja, bit će potrebno, uz odobrenje pravne osobe koja upravlja cestom, ishoditi i prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za poslove prometa.</p> <p>Novim odredbama propisuje se zabrana ometanja prometovanja potpuno automatiziranih vozila od strane ostalih sudionika u prometu. Propisuje se uloga operatora u vozilu i operatora intervencije na daljinu, njihove dužnosti i obveze, odgovornost za počinjene prekršaje u prometu kao i vrste prekršaja koji se mogu izreći vlasnicima automatiziranih vozila kao pravnim osobama i ostalim osobama koji sudjeluju u prometu potpuno automatiziranih vozila.</p> <p>Također, ovim Zakonom propisuje se koje podatke (koje je vozilo zabilježilo) i u kom roku je obvezan čuvati vlasnik potpuno automatiziranog vozila, obvezu dostave tih podataka na zahtjev nadležnih tijela, tko ima pravo pristupa podacima prikupljenim putem videonadzora, kao i situacije i uvjete pod kojima se navedeni podaci moraju pohraniti. Nadalje, ovim Zakonom uređuje se i obveza proizvođača da u slučaju prometne nezgode nadležnim tijelima dostavi podatke koje je vozilo snimilo za vrijeme vožnje.</p> <p>Ovim Zakonom uredit će se pitanje odgovornosti u slučaju nesreće kao i odgovornost za prometne prekršaje ovisno o tome je li ih počinio proizvođač, vlasnik vozila, operator u vozilu odnosno operator intervencije na daljinu ili ostali sudionici u prometu na cestama te odgovorne osobe poput proizvođača, uvoznika i slično.</p>
3.3.	Razmotrena druga moguća normativna i nenormativna rješenja
	<p>Druga normativna rješenja nisu moguća, s obzirom se Zakonom o sigurnosti prometa na cestama uređuju pitanja sigurnosti prometa i druga pitanja povezana s prometovanjem vozila na cestama.</p> <p>Nenormativna rješenja nisu primjenjiva, budući da se pitanja vezana uz prometovanje potpuno automatiziranih vozila moraju urediti zakonom.</p>

3.4.	Izvor podataka:	
	Zakon o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22 i 133/23).	
4.	UTVRĐIVANJE UČINAKA I ADRESATA	
4.1.	Posebni cilj: Propisivanje uvjeta za sudjelovanje potpuno automatiziranih vozila u prometu na cestama.	
4.1.1.	Učinci na gospodarstvo:	Adresati:
	Nacrt prijedloga zakona nema učinak na gospodarstvo, s obzirom da normira pitanja od značaja za sigurnost prometovanja potpuno automatiziranih vozila na cestama.	-
4.1.2.	Učinci na održivi razvoj:	Adresati:
	Nacrt prijedloga zakona nema učinak na održivi razvoj, s obzirom da normira pitanja od značaja za sigurnost prometovanja potpuno automatiziranih vozila na cestama.	-
4.1.3.	Učinci na socijalnu skrb:	Adresati:
	Nacrt prijedloga zakona nema učinaka u području socijalne skrbi, s obzirom da normira pitanja od značaja za sigurnost prometovanja potpuno automatiziranih vozila na cestama.	-
4.1.4.	Učinci na zaštitu ljudskih prava:	Adresati:
	Nacrt prijedloga zakona nema učinaka na zaštitu ljudskih prava.	-
4.1.5.	Učinci na druga područja:	Adresati:

	Područje sigurnosti prometa na cestama. Nacrt prijedloga zakona ima učinak na sigurnost prometa na cestama.	Svi sudionici u prometu na cestama.
5.	ANALIZA UTVRĐENIH UČINAKA I ADRESATA	
5.1.	Analiza učinaka i adresata u području gospodarstva:	
	-	
5.2.	Analiza učinaka i adresata u području održivog razvoja:	
	-	
5.3.	Analiza učinaka i adresata u području socijalne skrbi:	
	-	
5.4.	Analiza učinaka i adresata u području zaštite ljudskih prava:	
	-	
5.5.	Analiza učinaka i adresata u drugim područjima:	
	Nacrt prijedloga zakona ima učinak u području sigurnosti prometa na cestama. Naime, potpuno automatizirana vozila mogu utjecati na smanjenje broja prometnih nesreća koje su posljedica ljudskih grešaka te se predviđa smanjenje broja prometnih nesreća izazvanih alkoholiziranošću vozača, umorom ili grubom nepažnjom vozača, a samim time i broja poginulih i ozlijeđenih sudionika u prometu na cestama.	
5.6.	Izvor podataka:	
	-	
6.	SAVJETOVANJE I KONZULTACIJE	
6.1.	Za Nacrt prijedloga zakona provedeno je javno savjetovanje njegovom objavom na središnjem državnom internetskom portalu za savjetovanje s javnošću. Javno savjetovanje trajalo je od 19. rujna do 4. listopada 2024.	
6.2.		
7.	ZAKLJUČAK	

7.1.	Pozitivni učinci:	Negativni učinci:
7.2.	<p>Zaključak o učincima koji će proisteći iz provedbe:</p> <p>Učinak Nacrta prijedloga zakona bit će vidljiv u razdoblju nakon početka njegove provedbe kada će se, na temelju stvarnih pokazatelja, moći ocijeniti svi učinci u području sigurnosti prometa na cestama.</p>	
8.	PRILOZI	
8.1	Dokumenti u prilogu:	
9.	OVJERA ČELNIKA STRUČNOG NOSITELJA	
<p>Potpis:</p> <p>POTPREDsjedNIK VLADE I MINISTAR</p> <p>dr.sc. Davor Božinović</p>  <p>Datum: 7. listopada 2024.</p> 		

OBRAZAC
IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM
JAVNOŠĆU O NACRTU PRIJEDLOGA ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, S NACRTOM KONAČNOG
PRIJEDLOGA ZAKONA

Naslov dokumenta	Izvješće o provedenom savjetovanju o Nacrtu prijedloga zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Nacrtom konačnog prijedloga zakona
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo unutarnjih poslova
Svrha dokumenta	Izvješće o provedenom savjetovanju o Nacrtu prijedloga zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Nacrtom konačnog prijedloga zakona
Datum dokumenta	6. listopada 2024.
Verzija dokumenta	I.
Vrsta dokumenta	Izvješće
Naziv nacrtu zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Nacrtom konačnog prijedloga zakona
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrtu	Ministarstvo unutarnjih poslova
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrtu?	-
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način?	Da, na portalu e-savjetovanju. Savjetovanje je trajalo od 19. rujna do 4. listopada 2024.
Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje?	

Ako nije, zašto?	
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Vidjeti u prilogu ovoga obrasca.
ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI Primjedbe koje su prihvaćene Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje	Analiza komentara nalazi se u prilogu ovoga obrasca
Troškovi provedenog savjetovanja	Provedba javnog savjetovanja nije iziskivala dodatna financijska sredstva.

Izvješće o provedenom savjetovanju - Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona i Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa

Redni broj	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
1	PRAVOBRANITE LJ ZA DJECU	N A C R T	<p>Sukladno čl. 10. Zakona o pravobranitelju za djecu (NN 73/17), dostavljamo mišljenje na Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, koji se donosi po hitnom postupku. Podržavamo izmjene Zakona koje će unaprijediti stanje u prometu te značajno (s brojnim prednostima koje se navode u ocjeni stanja) utjecati na društvo, gospodarstvo i svakodnevni život, osobito u pogledu sigurnosti u prometu na cestama.</p> <p>No, iz Nacrta prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s konačnim prijedlogom zakona i obrascem o procjeni učinaka propisa, ne vidimo da se njime na bilo koji način ocjenjuje pitanje sigurnosti djece, kao jedne od ranjivih sudionika u prometu, posebno zbog svoje dobi, kada u prometu sudjeluju kao pješaci i vozači (posebno bicikli i e-romobila) te putnici (posebno u javnom prijevozu).</p>	Nije prihvaćen	<p>Predmetne izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa cestama odnose se isključivo na ispunjenje indikatora iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti (u daljnjem tekstu NPOO) koji se odnosi na potpuno automatizirana vozila. Ministarstvo unutarnjih poslova prilikom poduzimanja preventivnih i represivnih mjera i aktivnosti u vezi sigurnosti cestovnog prometa maksimalnu skrb usmjerava na sigurnost svih sudionika, posebice najranjivijih skupina u cestovnom prometu, u prvom redu djece, uvažavajući sve pozitivne smjernice koje obuhvaćaju europsku i svjetsku zakonsku regulativu i praksu iz područja sigurnosti cestovnog prometa, a koje su kao takve analizirane i usvojene u Nacionalnom planu sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine. Uz navedeno Ministarstvo unutarnjih poslova kontinuirano provodi edukacije djece kroz razne aktivnosti, pa će se i navedene izmjene propisa koje se odnose na sudjelovanje potpuno automatiziranog vozila uzeti u obzir pri provođenju edukacija i preventivnih aktivnosti.</p>

2	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA	N A C R T	<p>Poštovani,</p> <p>predmetnim prijedlogom Zakona nije propisano treba li pravna osoba imati registrirano sjedište na području Republike Hrvatske što smatramo bitnim za istaknuti te bi Zakonom trebalo urediti da pravna osoba mora imati registrirano sjedište u RH. Osim toga, predmetnim Zakonom nedovoljno su regulirane prekršajne odredbe, a ponajviše u dijelu da nisu predviđene nikakve odgovornosti za odgovorne osobe u pravnoj osobi.</p> <p>Nadalje, unutar cjelokupnog teksta prijedloga Zakona u člancima gdje je predviđena odgovornost pravne osobe - vlasnika potpuno automatiziranog, predlažemo propisati odredbe o odgovornosti odgovorne osobe u pravnoj osobi.</p> <p>S poštovanjem, Hrvatska obrtnička komora</p>	Nije prihvaćen	<p>Navedeno je propisano Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine" broj 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22) gdje je u članku 14. stavku 1. propisano da 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. Uz navedeno člankom 4. stavkom 1. Pravilnika o registraciji i označavanju vozila ("Narodne novine" broj 130/17) izričito je propisano da se vozilo registrira na vlasnika vozila koji ima prebivalište, boravište, privremeni ili stalni boravak ili sjedište u Republici Hrvatskoj.</p>
---	---------------------------------	-----------	--	----------------	--

3	ZORAN VUKASOVIĆ	N A C R T	<p>Fantastično.</p> <p>U SAE propisima vozilo kategorije 5 se definira kao potpuno automatizirano vozilo koje može voziti BILO GDJE u tom dijelu svijeta, u svim vremenskim i prometnim uvjetima i barem jednakom sposobnošću kao prosječan vozač.</p> <p>To što Rimac stavlja na cestu je u najboljem slučaju kategorija 4 i pritom će se Rimac dalje učiti i obučavati svoj software na nama, pješacima i vozačima kao živim test lutkama. Rimčev auto je kategorija 4 već po tome što je prostorno ograničen, uz sve ostale manjkavosti.</p> <p>EU je isplatila sredstva za razvoj tehnologije kategorije 5. U Europi ima stotine firmi koje razvijaju kategoriju 4 i niti jedna ne može dobiti sredstva EU zato jer su ista bila namijenjena isključivo za tehnologiju kategorije 5. A to Rimac nema niti će imati sljedećih 200 godina.</p> <p>Za par mjeseci ćemo svi mi vraćati te novce jer je riječ o prevari, jer Rimac nije isporučio ono što je obećao i što je istaknuto u nacionalnom programu i zbog čega su sredstva dana Hrvatskoj. A vi mijenjate zakon da bi opasna i neprovjerena tehnologija stigla na ceste.</p> <p>Bilo bi zanimljivo vidjeti kako Rimčev auto prepoznaje prometnu situaciju i prepušta prednost drugom vozilu po pravilu desne strane.</p>	Nije prihvaćen	<p>Ovim izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama omogućuje se provedba Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1426 od 5. kolovoza 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila propisano je da je „sustav za automatiziranu vožnju” ili „ADS” znači hardver i softver koji zajedno mogu kontinuirano obavljati cjelinu aktivnosti dinamičke vožnje u specifičnom predviđenom području rada. Potrebno je napomenuti da, sukladno navedenoj Uredbi, proizvođači vozila su dužni osigurati „strategiju kontrole” koja bi omogućila osiguravanje pouzdanog i sigurnog rada ADS-a u obliku reakcija na različite operativne uvjete ili uvjete u okruženju. Slijedom navedenog, vozilo će samo sudjelovati u prometu, osim u slučaju kada samo zatraži intervenciju operatora na daljinu.</p>
---	-----------------	-----------	--	----------------	---

4	SAŠA TOMAŠIĆ	N A C R T	<p>Članak 82. Predlaže se dopuna članka 82. ZOSPC, dodavanjem stavka (2) "Iznimno od stavka 1. ovoga članka, na mjestima iz točke 1. ovoga članka, ukoliko se pješački prijelaz nalazi u jednosmjernoj ulici, dozvoljeno je zaustavljanje ili parkiranje vozila i na udaljenosti manjoj od 5 metara iza pješačkog prijelaza, gledano u smjeru kretanja vozila u jednosmjernoj ulici. "</p> <p>Člankom 82. stavak 1. točka 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23), propisano je da vozač ne smije zaustaviti ili parkirati vozilo na udaljenosti manjoj od 5 metara od obilježenog pješačkog prijelaza. Navedena udaljenost određena je zbog preglednosti i sigurnosti prvenstveno pješaka, kako bi pješak na vrijeme uočio vozilo, ali isto tako i zbog pravovremenog uočavanja pješaka od strane vozača. Kako u jednosmjernoj ulici nema vozila iz zabranjenog smjera, moguće je dozvoliti parkiranje i na udaljenosti manjoj od 5 metara iza obilježenog pješačkog prijelaza u smjeru kretanja vozila, bez ugroze pješaka.</p>	Nije prihvaćen	Predmetne izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa cestama odnose se isključivo na ispunjenje indikatora iz NPOO koji se odnosi na potpuno automatizirana vozila.
5	DENIS GAŠČIĆ	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 3.	<p>Dodati i: "16. područje zabrane prometovanja i parkiranja električnih vozila". Naime, radi velikog rizika u slučaju izbijanja požara električnog vozila za druga vozila, pa čak i osobe, u okolini požarišta, takvim bi se područjem mogle proglasiti, primjerice, podzemne garaže iz kojih je goruće vozilo često, zbog nepristupačnosti terena, nemoguće ukloniti. U slučaju požara električnog vozila, njegovo je uklanjanje, radi zahtjevnosti i potrebnog duljeg vremena za gašenje požara baterija, često najsigurnija opcija. Dodavanjem točke 16. navedenom članku omogućiti proglašenje takvih zona.</p>	Nije prihvaćen	Predmetne izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa cestama odnose se isključivo na ispunjenje indikatora iz NPOO koji se odnosi na potpuno automatizirana vozila.

6	PRAVOBRANITE LJ ZA DJECU	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.	S obzirom na činjenicu da se propis donosi po hitnom postupku i inače stanje dostupnosti edukacija o sigurnosti prometa za djecu, zabrinuti smo hoće li se sudionici u prometu pripremiti za vožnju ovih vozila, i svoje obaveze: npr. vezano za stavak 3. (zabranu ometanja sudjelovanja potpuno automatiziranih vozila u prometu na cestama).	Nije prihvaćen	Budući da potpuno automatizirano vozilo samo sudjeluje u prometu, intencija navedenog stavka je da ostali sudionici u prometu namjerno ne ometaju prometovanje vozila. Ministarstvo unutarnjih poslova kontinuirano provodi edukacije djece kroz razne aktivnosti, pa će se i navedene izmjene propisa koje se odnose na sudjelovanje potpuno automatiziranog vozila uzeti u obzir pri provođenju edukacija i preventivnih aktivnosti. Uz sve navedeno odredbom članka 281.b stavka 2. izričito je propisano kako potpuno automatizirano vozilo mora biti vidljivo obilježeno natpisima da se radi o potpuno automatiziranom vozilu, kako bi svi ostali sudionici u prometu znali da se radi o potpuno automatiziranom vozilu.
7	BIZCOORDS J.D.O.O. ZA TRGOVINU I USLUGE	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.	Ako ostali sudionici u prometu ne smiju ometati automatizirana vozila onda to isto treba vrijediti i za automatizirana vozila: Automatizirana vozila ne smiju ometati ostale sudionike u prometu na cestama, na način da svojim radnjama dovodi ostale sudionike u promete da moraju poduzeti radnju u prometu koju inače ne bi poduzeli ili ih ometaju u toj mjeri da ostali sudionici u promete budu prisiljeni nepotrebno izvoditi manevar za minimalizaciju rizika ili ih ometa u uključivanju u promet. Za to treba predvidjeti kazne za operatera ili vlasnika.	Nije prihvaćen	Odredbama članka 281.a stavka 1. propisano je da potpuno automatizirano vozilo koje u prometu na cesti sudjeluje u skladu s odredbama zakona kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu mora prometovati u skladu s prometnim pravilima i ispunjavati uvjete koji su propisani Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, dok je stavkom 2. izričito propisano da je vlasnik potpuno automatiziranog vozila dužan voditi računa o sigurnosnim postavkama toga vozila kako njegovim prometovanjem ne bi došlo do pogoršanja ili ugroze sigurnosti prometa na cestama te kako potpuno automatizirano vozilo ne bi predstavljalo povećanu opasnost za ostale sudionike u prometu na cestama. Potpuno automatizirano vozilo izvodi manevar za minimalizaciju rizika da bi smanjilo opasnost u prometu na minimum zaustavljanjem vozila u sigurnom stanju (tj. u stabilnom stanju mirovanja u kojem je rizik od sudara smanjen), Ako potpuno automatizirano vozilo napravi prekršaj, za isti će se kazniti vlasnik vozila ili operatori, ovisno o utvrđenoj krivnji za prekršaj.

8	BIZCOORDS J.D.O.O. ZA TRGOVINU I USLUGE	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.	Ukoliko automatizirano vozilo uzrokuje nesreću sa smrtnim posljedicama, za koju bi po zakonu ostali sudionici u prometu dobili ZATVORSKU kaznu, tko ide u zatvor. Dali ide u zatvor vlasnik, proizvođač, operater jer ne može biti u tome razlike, ako zatvorska kazna vrijedi za ostale sudionike u prometu netko mora ići u zatvor i za nesreću koje je uzrokovalo automatizirano vozilo.	Nije prihvaćen	Obzirom da Zakon o sigurnosti prometa na cestama propisuje samo prekršajnu odgovornost vozača, odnosno vlasnika vozila tako je i u izmjenama Zakona propisana odgovornost vlasnika za počinjene prekršaje potpuno automatiziranog vozila. Odgovornost za počinjenje kaznenih djela pravnih osoba propisani su drugim propisima.
9	BIZCOORDS J.D.O.O. ZA TRGOVINU I USLUGE	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.	Ukoliko automatizirano vozilo uzrokuje nesreću sa ozljeđenim osobama tko snosi troškove i nadoknadu štete?	Nije prihvaćen	Kako bi potpuno automatizirano vozilo moglo sudjelovati u prometu na cestama za njega vrijede isti uvjeti kao i za sva ostala vozila, između ostalog mora biti registrirano (imati registarske oznake te važeću prometnu dozvolu), a vlasnik mora sklopiti važeću policu obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.
10	BIZCOORDS J.D.O.O. ZA TRGOVINU I USLUGE	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.	Predlažemo dodati stavak u članak 281.b Automatizirana vozila ne smiju ometati ostale sudionike u prometu na cestama, na način da svojim radnjama dovodi ostale sudionike u promete da moraju poduzeti radnju u prometu koju inače ne bi poduzeli ili ih ometaju u toj mjeri da ostali sudionici u promete budu prisiljeni nepotrebno izvoditi manevar za minimalizaciju rizika ili ih ometa u uključivanju u promet. Za to treba predvidjeti kazne za operatera ili vlasnika.	Nije prihvaćen	Nije potrebno jer je to propisano odredbama prethodnog članka 281.a stavka 1. kojim je propisano da potpuno automatizirano vozilo koje u prometu na cesti sudjeluje u skladu s odredbama zakona kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu mora prometovati u skladu s prometnim pravilima i ispunjavati uvjete koji su propisani Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, dok je stavkom 2. izričito propisano da je vlasnik potpuno automatiziranog vozila dužan voditi računa o sigurnosnim postavkama toga vozila kako njegovim prometovanjem ne bi došlo do pogoršanja ili ugroze sigurnosti prometa na cestama te kako potpuno automatizirano vozilo ne bi predstavljalo povećanu opasnost za ostale sudionike u prometu na cestama.

11	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA ČESTAMA, Članak 7.	<p>Predlažemo izmjenu članka 281. b st. 1 Zakona te se predlaže da isti glasi:</p> <p>Potpuno automatizirano vozilo može prometovati u granicama područja koje mu je odobreno, a ako prometuje izvan područja koje mu je odobreno na temelju članka 5. stavka 1. točke 15. ovog Zakona potrebno je i odobrenje ministarstva nadležnog za poslove prometa, uz uvjet da je vlasnik vozila pravna osoba koja ima registrirano sjedište u RH i upisana je u odgovarajući registar za djelatnost javnog prijevoza u Republici Hrvatskoj i da je vozilo registrirano na području Republike Hrvatske te namijenjeno za obavljanje djelatnosti javnog prijevoza.</p>	Nije prihvaćen	Zakonom o sigurnosti prometa na cestama se propisuje da vozilo smije prometovati samo u odobrenom području prometovanja te prometna pravila i propisi koja vozilo mora poštivati, dok su uvjeti za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta u unutarnjem cestovnom prometu propisani Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine" broj 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22).
12	IVAN DUŠAN	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA ČESTAMA, Članak 7.	<p>Pitanje - vezano za operatera u vozilu, da li se na njega odnose odredbe zakona o sigurnosti prometa na cestama vezano za prisutnost alkohola? Da li operater može konzumirati alkohol i biti operater vozila? To treba precizno definirati!</p>	Nije prihvaćen	<p>Člankom 281.d. stavkom 2. propisano je da operator u vozilu te operator intervencije na daljinu u trenutku kada poduzima potrebnu radnju u potpuno automatiziranom vozilu odgovara za prekršaj koji je proizveo iz skrivljene poduzete radnje, odnosno tretira se kao vozač u odnosu na bilo koji prekršaj propisan Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, pa tako i prekršaj koji se odnosi na utjecaj alkohola.</p> <p>Uz navedeno, člankom 281.c stavkom 2. je propisano da operator u vozilu, odnosno operator intervencije na daljinu ne smije obavljati zadaće u vozilu u slučajevima propisanim člankom 289. stavkom 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>
13	PRAVOBRANITE LJ ZA DJECU	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA ČESTAMA, Članak 8.	<p>Posebnu nas brinu mogući problemi odnosno incidenti koji bitno ugrožavaju stanje sigurnosti, za koje se dodaje novi Članak 290.a. u odnosu na sigurnost djece u prometu, te ocjenjuje da uopće nema ocjene stanja u odnosu na djecu. Uvođenje potpuno automatiziranih vozila u promet nije popraćeno obrazloženjem i normativnim odredbama koje će regulirati njihovo sudjelovanje u prometu u odnosu na prijevoz djece.</p>	Nije prihvaćen	<p>Prijedlogom Zakona se trenutno regulira samo prijevoz putnika potpuno automatiziranim vozilom, odnosno taxi prijevoz u kojem djeca ne bi smjela samostalno sudjelovati i koristiti usluge taxi prijevoza, već iste mogu koristiti u pratnji odrasle punoljetne osobe koja bi trebala voditi računa o njihovoj sigurnosti. Ministarstvo unutarnjih poslova kontinuirano provodi edukacije djece kroz razne aktivnosti, pa će se i navedene izmjene propisa koje se odnose na sudjelovanje potpuno automatiziranog vozila uzeti u obzir pri provođenju edukacija i preventivnih aktivnosti.</p>

14	DENIS GAŠČIĆ	ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 240. (NN 85/22, 114/22)	<p>Propisati kako se posebnim registracijskim pločicama označavaju električna i hibridna vozila. Primjerice, u Republici Poljskoj i u Mađarskoj električna vozila se označavaju zelenim pločicama, u Republici Litvi njihove registracijske oznake počinju slovom "E", dok se u Ujedinjenom Kraljevstvu oznaka države (UK), ako je riječ o električnom vozilu, nalazi u zelenom kvadratu. Naime, u slučaju prometne nesreće ili (samo)zapaljenja vozila prepoznavanje toga je li riječ o električnom vozilu ili ne uvelike utječe na taktički nastup spasilačkih službi, a posebice vatrogasaca. Uvođenje posebnih registracijskih pločica uštedjelo bi vatrogascima na terenu vrijeme jer bi već po pločicama znali da je riječ o električnom vozilu. Također, operater centra veze građane bi već po dojavi mogao pitati vide li možda u blizini mjesta nesreće zelene pločice kako bi na isto poslao dostatan broj vatrogasaca i opreme (koje ne treba slati u tolikom broju ako je riječ o nesreći/požaru neelektričnog vozila). Nadalje, drugačijim registracijskim pločicama omogućila bi se i brža provjera poštivanja pravila da se na nekim mjestima smiju parkirati samo električna vozila (tzv. eco-friendly mjesta), odnosno pravila da se na nekim mjestima ne smiju parkirati električna vozila (primjerice, u podzemnim garažama). Osim članka 450. Zakona, potrebno je promijeniti i druge članke koji se tiču registracijskih pločica.</p>	Primljeno na znanje	Predmetne izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa cestama odnose se isključivo na ispunjenje indikatora iz NPOO koji se odnosi na potpuno automatizirana vozila. Navedene primjedbe ćemo razmatrati kroz buduće izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama.
----	--------------	--	---	---------------------	---

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

1. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa

MINISTARSTVO UNUTARNJIH POSLOVA

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 2024. godinu.

Rok: IV. kvartal 2024.

4. Preuzimanje odnosno provedba pravne stečevine Europske unije

a) Odredbe primarnih izvora prava Europske unije

Ugovor o funkcioniranju Europske unije
članak/članci čl.114.

b) Sekundarni izvori prava Europske unije

Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (Tekst značajan za EGP.) (SL L 151, 14.6.2018.)

32018R0858

Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (Tekst značajan za EGP.) (SL L 325, 16/12/2019.)

32019R2144

Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1426 od 5. kolovoza 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila (Tekst značajan za EGP) (SL L 221, 26.8.2022.)

32022R1426

Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/2236 od 20. lipnja 2022. o izmjeni priloga I., II., IV. i V. Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu tehničkih zahtjeva za vozila proizvedena u neograničenim serijama, vozila proizvedena u malim serijama, potpuno automatizirana vozila proizvedena u malim serijama i vozila za posebne namjene te u pogledu ažuriranja softvera (Tekst značajan za EGP) (SL L 296, 16.11.2022.)

32022R2236

c) Ostali izvori prava Europske unije

-

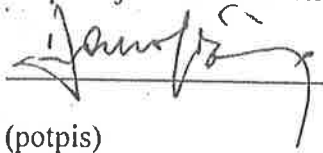
5. Prilog:

-

Potpis EU koordinатора stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat

dr. sc. Davor Božinović

Potpredsjednik Vlade Republike Hrvatske i ministar unutarnjih poslova



(potpis)

27.09.2024

(datum i pečat)



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

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica za Europu



(potpis)

1.10.2024

(datum i pečat)

