

**PRILOG 4.**

**OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

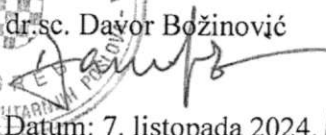
<b>1.</b>	<b>OPĆE INFORMACIJE</b>		
1.1.	Stručni nositelj:	<b>Ministarstvo unutarnjih poslova</b>	
1.2.	Naziv propisa:	<b>Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona</b>	
1.3.	Program rada Vlade Republike Hrvatske, akt strateškog planiranja ili reformska mjera:	Da/Ne: <b>Da</b>	Naziv akta: <b>Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021. – 2026.</b>  Opis mjere: <b>C1.4. R5-12 „Istraživanje, razvoj i proizvodnja vozila nove mobilnosti i prateće infrastrukture“</b>
1.4.	Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije	Da/Ne: <b>Ne</b>	Naziv pravne stečevine:
<b>2.</b>	<b>UTVRĐIVANJE PROBLEMA</b>		
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 uredbi (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.	<b>UTVRĐIVANJE POSEBNOG CILJA</b>
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 obavezan 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).	
<b>4.</b>	<b>UTVRĐIVANJE UČINAKA I ADRESATA</b>	
	Posebni cilj:	
4.1.	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.
<b>5.</b>	<b>ANALIZA UTVRĐENIH UČINAKA I ADRESATA</b>	
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:	
	-	
<b>6.</b>	<b>SAVJETOVANJE I KONZULTACIJE</b>	
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.		
<b>7.</b>	<b>ZAKLJUČAK</b>	

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.	<b>PRILOZI</b>	
8.1	Dokumenti u prilogu:	
9.	<b>OVJERA ČELNIKA STRUČNOG NOSITELJA</b>	
<p>Potpis:</p> <p><b>PODPREDSJEDNIK VLADE I MINISTAR</b></p> <p>dr.sc. Davor Božinović</p>  <p>Datum: 7. listopada 2024.</p> 