

## **Povjerenstvo za zakonodavstvo, kolektivne pregovore i zaštitu prava**

Na temelju članka 37. Poslovnika, a u vezi članka 28. Poslovnika o radu Gospodarsko-socijalnog vijeća i njegovih radnih tijela, Povjerenstvo za zakonodavstvo, kolektivne pregovore i zaštitu prava na 62. sjednici održanoj 21. kolovoza 2017. godine raspravljalo je o Nacrtu prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona.

Na osnovi rasprave i izjašnjavanja pojedinih članova Povjerenstva usvojeno je sljedeće

### **MIŠLJENJE**

1. Povjerenstvo za zakonodavstvo, kolektivne pregovore i zaštitu prava predlaže resornom tijelu da obrazloženje Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona izmijeni u dijelu koji se odnosi na članak 15. sukladno s prijedlozima iznesenim na sjednici Povjerenstva.
2. Vlada Republike Hrvatske, Savez samostalnih sindikata Hrvatske i Nezavisni hrvatski sindikati podržavaju donošenje Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona ukoliko resorno tijelo prihvati prijedlog iz točke 1. ovoga Mišljenja.
3. Hrvatska udruga poslodavaca i Hrvatska udruga radničkih sindikata ne podržavaju donošenje Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona.
4. Ovom mišljenju prilaže se izdvojeno mišljenje Hrvatske udruge poslodavaca i Hrvatske udruge radničkih sindikata.

### **IZDOJENO MIŠLJENJE HRVATSKE UDRUGE POSLODAVACA I HRVATSKE UDRUGE RADNIČKIH SINDIKATA**

Hrvatska udruga poslodavaca i Hrvatska udruga radničkih sindikata smatraju neprihvatljivom odredbe čl. 14. i 20. Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom Zakona.

<b>Članak 14. Nacrta prijedloga Zakona</b>
--

#### **Članak 14.**

*U članku 201. stavku 1., iza riječi: „ispunjavaju uvjete“ dodaju se riječi: „i minimalne standarde“.*

*Stavak 2. mijenja se i glasi:*

*„(2) Ovlašćuje se ministar nadležan za unutarnje poslove da pravilnikom propiše minimalne standarde i postupak izdavanja ovlaštenja iz stavka 1. ovoga članka.“*

#### **Prijedlog:**

Predlažemo brisati riječi : „i minimalne standarde“.

#### **Obrazloženje:**

Citiranom odredbom Nacrta prijedloga Zakona u nadležnost ministra unutarnjih poslova stavlja se propisivanje minimalnih standarda za autoškole, što smatramo neprihvatljivim iz razloga što minimalni standardi, kao temeljni uvjet koji moraju zadovoljiti svi subjekti kako bi mogli obavljati ovu djelatnost moraju biti propisani zakonom, kao temeljnim propisom koji se donosi u zakonodavnoj proceduri koja je puno složenija i transparentnija (podložnija ocjeni javnosti), od procedure kojom se donose podzakonski propisi.

Slijedom toga, mišljenja smo da se pravilnikom mogu samo razraditi i dodatno pojasniti minimalni standardi koji moraju biti definirani u Zakonu.

Ovakvim prijedlogom i davanjem ovlasti ministru da podzakonskim propisom utvrđuje minimalne standarde ne doprinosi se pravnoj sigurnosti i stvaraju se pretpostavke za moguće naknadne izmjene i zloupotrebe temeljnih uvjeta bitnih za poslovanje pravnih subjekata, bez odluke najviših državnih tijela, što smatramo neprihvatljivim.

#### **Članak 20. Nacrta prijedloga Zakona**

#### **Članak 20.**

*Članak 213. mijenja se i glasi:*

*“(1) Upravni i inspekcijski nadzor nad radom ovlaštene stručne organizacije i autoškola obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.*

*(2) Ako ovlaštena stručna organizacija ne ispunjava propisane uvjete iz članka 206. ovoga Zakona, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove oduzet će joj ovlaštenje. Ako je stručnoj organizaciji oduzeto ovlaštenje, njezine poslove obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dok ne ovlasti drugu stručnu organizaciju.*

*(3) Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštene ispitivač, odnosno ovlaštene nadzornik, ne obavlja poslove u skladu s propisima, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove zaključkom će im naložiti otklanjanje nedostataka u roku od 30 dana. Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštene ispitivač, odnosno ovlaštene nadzornik, ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će autoškoli zabraniti rad, a stručnom voditelju, instruktoru vožnje, predavaču, ovlaštenom nadzorniku ili ovlaštenom ispitivaču oduzeti dozvolu (licenciju).*

*(4) Protiv rješenja iz stavka 3. ovog članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.*

*(5) Autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštene ispitivač, odnosno ovlaštene nadzornik kojem su izrečene mjere iz stavka 3. ovog članka Zakona ne može obavljati poslove osposobljavanja kandidata za vozače, provoditi vozačke ispite, odnosno provoditi poslove nadzora dok zabrana traje.*

*(6) Ministar nadležan za unutarnje poslove donosi pravilnik o obliku i načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja (licencije) te o sadržaju drugih obrazaca u vezi s osposobljavanjem kandidata za vozača i provođenju vozačkih ispita.*

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj ovlaštena stručna organizacija, ako povjerene joj poslove ne obavlja stručno i u skladu s propisima.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ili fizička osoba obrtnik, ako ne obavlja poslove stručno i u skladu s propisima te ako osposobljava kandidate u vrijeme izrečene zabrane osposobljavanja.

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u ovlaštenoj stručnoj organizaciji, ako ovlaštena stručna organizacija poslove ne obavlja stručno i u skladu s propisima.

(10) Za prekršaj iz stavka 3. i 5. ovog članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(11) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna, kaznit će se za prekršaj iz ovoga članka stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlašteni ispitivač, odnosno ovlašteni nadzornik, ako ne obavlja poslove stručno i u skladu s propisima te ako obavlja poslove u vrijeme izrečene zabrane rada."

### **Komentar/Prijedlog:**

Prema predloženome Nacrtu prijedloga Zakona autoškolama, kao gospodarskim subjektima, unatoč promoviranoj liberalizaciji poslovanja, u kontrolno represivnom dijelu pozicija ostaje nejasna i nedefinirana jer uz sektorski upravni, inspekcijski i stručni nadzor ostaju podložne paralelnom nadzoru svih ostalih inspekcija unutar Državnog inspektorata.

Zabrana rada pravnoj osobi i oduzimanje dozvola (licencija) su uistinu drastične mjere koje bi se trebale sprovoditi prema jasno utvrđenim kriterijima i to samo u slučaju težih povreda zakonitosti ili recidivnog postupanja, a drastična kažnjavanja radi vrlo široko propisanog ( i zapravo samim time – nedefiniranog) „neobavljanja poslova u skladu s propisima“, smatramo potpuno neprimjerenim.

Skrećemo pozornost kako svaki propis mora težiti pravičnom rješavanju određenih pravnih problema. Nije moguće očekivati pravičnost prema predloženom tekstu članka jer nije selektirana težina prekršaja pa se pravnom subjektu može izreći zabrana rada i trajno brisanje iz registra za marginalni prekršaj pa čak i za "prekršaj" za koji će sud naknadno utvrditi da nije ni počinjen (to je čest slučaj u dosadašnjoj praksi zbog nestručnog i pogrešnog tumačenja propisa od strane tijela koja provode nadzor), a da pri tom autoškola nema pravo žalbe već se okrivljenik, koji je time zapravo oštećeni, upućuje na upravni postupak. Obzirom da su upravni postupci vrlo često dugotrajni, štetu učinjenu autoškoli zbog nezakonitog sankcioniranja više nije moguće ispraviti, jer je autoškola nezakonito zatvorena. Nadalje, u praksi se autoškole sankcioniraju po jednom, a stručna organizacija po drugom kriteriju. Određeni broj autoškola takvim postupanjem je trajno zatvoren zbog navodnih prekršaja koje sud nije utvrdio prekršajima, dok nadzor stručnoj organizaciji nije oduzeo javne ovlasti iako je određen broj ovlaštenih ispitivača uhvaćen u počinjenju teških kaznenih djela.

Nadalje, mišljenja smo da bi se Zakonom, a ne podzakonskim aktom, kako je predloženo u stavku 6. ovog članka, trebalo urediti i riješiti ključna pitanja i kriterije privremenog ili trajnog oduzimanja dozvola (licencije), dok istovremeno uopće nije riješena privremena ili trajna zabrana rada pravne osobe u svojstvu autoškole.

U prijedlogu članka 20. kojim se mijenja članak 213. navodi se „upravni i inspekcijski“ nadzor. Nužno je definirati poslove nadzora te time onemogućiti i da se pri nadzoru neosnovano zahtijevaju povjerljivi poslovni podaci koji su predmet ovlaštenja i kontrole inspekcijskih nadzora drugih ministarstava, što je sada slučaj. Primjerice, sada nadzor suprotno Zakonu o zaštiti osobnih podataka od poslodavca zahtjeva dostavu osobnih podataka radnika za

pribavljanje kojih poslodavac nema ovlaštenja, već ih je u mogućnosti pribaviti ako i kada mu to radnik dozvoli pisanom izjavom. U praksi provedenih nadzora se od autoškola tražila nova uporabna dozvola u roku u kojem je autoškola nije bila u mogućnosti pribaviti, jer je nadležno tijelo ne izdaje u tako kratkom roku.

Predlažemo brisati stavke (8), (9) i (10) jer to nije hijerarhijska pogreška (nedostatak), već namet za osobu koja može biti i instruktor i stručni voditelj i odgovorna osoba i pravna osoba.

#### **Načelno:**

Sukladno težnjama i praksi Europske zajednice svaki propis koji definira neku gospodarsku granu na njezinom području, pa tako i ovaj, između ostalog, trebao bi biti poticajan i razvojan. Zadaća bi mu trebala biti povećanje kvaliteta usluge, uz niže troškove i cijene, te poduzetnike potaknuti na razvoj i ulaganja, na kvalitetnija rješenja i unaprjeđenja, što, na žalost, ovdje nije slučaj, već naprotiv, Nacrt prijedloga Zakona je u odnosu na djelatnost osposobljavanja kandidata za vozače destimulirajući i ograničavajući.

Skrećemo pozornost na dvojake posljedice ovakvog rješenja, jer s jedne strane dovodi do erozije kadrova i stagnacije razvoja te do propadanja poduzetnika, a s druge strane jača poziciju nositelja javnih ovlasti. To se prije svega odnosi na Hrvatski autoklub koji, iako ima javne ovlasti i kontrolu nad privatnim autoškolama, istovremeno ima vlastite autoškole te je time u sukobu interesa, odnosno ima poziciju koja mu omogućuje negativan utjecaj na privatne autoškole koje su mu konkurencija. Mišljenja smo kako se na taj način Hrvatskom autoklubu omogućuje preuzimanje monopolističkog položaja, koji je sve očitiji. Kako su upravo usluge motor gospodarskog rasta i zaposlenosti, potrebna su hitna, ali kvalitetna zakonska rješenja.

#### **Ostale primjedbe:**

<b>Članak 2. stavak 1. točka 69. Nacrta prijedloga Zakona</b>
---

#### **Članak 2.**

*U članku 2. stavku 1. točka 69. mijenja se i glasi:*

*„69) „mladi vozač“ je vozač motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske,“.*

#### **Prijedlog:**

Predlažemo članak 2. stavak 1. točku 69. izmijeniti na način da glasi:

*„69) „mladi vozač“ je vozač motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života koji posjeduje vozačku dozvolu i sve osobe koje su prvi put stekle vozačku dozvolu u vremenu naredna 24 mjeseca od njenog izdavanja, bez obzira na starosnu dob“.*

#### **Obrazloženje:**

Predloženim izmjenama se ukida razlika između građana Republike Hrvatske i stranih državljana koji sudjeluju kao vozači na našim prometnicama. U suprotnom, a kako je predloženo u Nacrtu prijedloga Zakona, radi se o diskriminirajućoj odredbi u odnosu na hrvatske državljane.

<b>Članak. 15. stavak 1. točka 4. Nacrta prijedloga Zakona</b>
--

*„(1) Za provedbu djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače, u skladu s člankom 201. ovoga Zakona, autoškola mora imati:*

*4) najmanje po jedno tehnički ispravno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, leasingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za*

vozače A1, A2, A, AM i B kategorije vozila do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 15 godina starosti.“

**Prijedlog:**

Predlažemo čl. 15. st.1. t.4. izmijeniti na način da glasi:

„4) najmanje po jedno tehnički ispravno, prilagođeno osposobljavanju i posebno označeno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili najmu.“

**Obrazloženje:**

Netočno je i nepotrebno navoditi leasing ili najam. Riječ leasing treba izbaciti iz teksta obzirom da riječ "leasing" od engleske riječi "lease" znači upravo najam ili davanje u zakup.

Ostatak teksta u točki 4. predlažemo brisati. Naime, isti se odnosi na starost vozila čime se struka/djelatnost stavlja u nepovoljan i neravnopravan položaj u odnosu na bilo koju drugu struku, što je diskriminirajući faktor koji je ujedno i protuustavan i suprotan pravnim stečevinama i praksi EU. Naime, po važećim zakonskim propisima, za sva vozila osim za vozila autoškole jedini kriterij sudjelovanja u prometu na cestama je tehnička ispravnost vozila. Također, nije nam poznato da ijedna zemlja Europskoj uniji ima propisanu obvezu da vozilo kojim se obavlja osposobljavanje ne smije biti starije od 10 godina, niti je navedeno zahtjev Europske komisije pa je nejasno iz kojeg razloga Nacrt prijedloga Zakona propisuje otežavajuće okolnosti za poduzetnike, umjesto rješenja koje bi imalo pozitivne i stimulative učinke.

**Zamjenica koordinatore Povjerenstva**

**Admira Ribičić, v. r.**