UDK 34 (497.5) (05)

ISSN 0350-2058

ZBORNIK

PRAVNOG FAKULTETA U ZAGREBU

Članci

Connections and Disconnections Between Brussels Ia Regulation and International Conventions on Transport Matters — *Chiara E. Tuo, Laura Carpaneto*

Stuck Between Consumer Protection and Carrier's Limited Liability: The Recourse Gap in the Case of E-Commerce — *Wouter Verheyen*

Drones: The Emerging Era of Unmanned Civil Aviationt — *Kristian Bernauw*

Flying on the Edge of Legalities – Safeguarding Fair Competition in European and International Aviation — *Dario Klasić*

Opening of Airport Services' Market: Regulatory Framework and Problems with Its Application — *Ana Kapetanović*

New Rules on Investment Aid to Airports – Do They Clarify It All? — *Jadwiga Urban-Kozłowska*

Directive 2014/23/EU on the Award of Concession Contracts and Its Application in the Shipping Sector — *Božena Bulum, Marija Pijaca, Marina Vokić Žužul*

Uloga sektorskog regulatora na tržištu željezničkih usluga — *Nikola Popović*

Rail Passengers' Rights Under Regulation (EC) No 1371/2007 and Their Implementation in Spain: Does the Spanish Rail Sector Regulation Comply with the *Acquis Communautaire*? — *Maria Victoria Petit Lavall, Achim Puetz*

Europski pravni kontekst izvansudskog rješavanja sporova iz ugovora o obveznom osiguranju od autoodgovornosti s posebnim osvrtom na osigurateljnu praksu — *Željka Primorac, Nenad Miletić*

Uloga inspekcije cestovnog prometa u implementaciji uredbi i direktiva EU-a u Republici Hrvatskoj — *Saša Šolman*

Vol. 66 Br. 2-3 Str. 135-438

Zagreb, 2016.

ISSN 0350-2058

ZBORNIK

PRAVNOG FAKULTETA U ZAGREBU

GODINA 66 – BROJ 2-3

ZAGREB, 2016.

ZBORNIK PRAVNOG FAKULTETA U ZAGREBU
COLLECTED PAPERS OF ZAGREB LAW FACULTY
SAMMELSCHRIFT DER JURISTISCHEN FAKULTÄT ZAGREB
RECUEIL DES TRAVAUX DE LA FACULTÉ DE DROIT DE ZAGREB

Nakladnik / Publisher / Herausgeber / Editeur
PRAVNI FAKULTET U ZAGREBU

Uredništvo / Editorial Board / Redaktion / Rédaction
Prof. dr. sc. Hrvoje Arbutina, prof. dr. sc. Davor Adrian Babić, prof. dr. sc. Dubravka Hrabar, prof. dr. sc. Ivo Josipović, doc. dr. sc. Tomislav Karlović, prof. dr. sc. Saša Nikšić, prof. dr. sc. Marko Petrak, prof. dr. sc. Željko Potočnjak, prof. dr. sc. Slaven Ravlić, prof. dr. sc. Maja Seršić, prof. dr. sc. Branko Smerdel, prof. dr. sc. Nina Tepeš

Dopisno uredništvo / Corresponding members / Korrespondierende Redaktion / Rédaction correspondante
Mauro Bussani (Trieste), Mirjan Damaška (Yale, New Haven), Marc Gjidara (Paris), Janez Kranjc (Ljubljana), Joseph Marko (Graz), Franz-Stefan Meissel (Wien), Victor Nabhan (Nottingham), Guido Pfeifer (Frankfurt am Main), C. H. (Remco) van Rhee (Maastricht), J. A. (Robbie) Robinson (Potchefstroom), Paul L. C. Torremans (Nottingham), Karel Wellens (Nijmegen)

Glavni urednik / Editor-in-Chief / Chefredakteur / Rédacteur en chef
Prof. dr. sc. Marko Petrak

Izvršni urednik / Executive Editor / Executivredakteur / Rédacteur exécutif
Doc. dr. sc. Tomislav Karlović

Tajnica Uredništva / Secretary / Sekretärin / Secrétaire de la rédaction
Slavica Habijan

Lektori za radove/sažetke na hrvatskom jeziku / Language editing of Croatian texts by:
dr. sc. Kristian Lewis; dr. sc. Vuk-Tadija Barbarić
Lektor za radove/sažetke na engleskom jeziku / Language editing of English texts by:
Miljen Matijašević, prof., univ. spec. philol.

Adresa Uredništva / Address of the Editorial Board / Adresse der Redaktion / Adresse de la rédaction
Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Trg m. Tita 3, 10000 Zagreb, Hrvatska:
tel: (385-1) 4597 500 ; faks: (385-1) 45 97 521
Internet adresa: http://zbornik.pravo.hr
E-mail: zbornik@pravo.hr

Naklada: 800 primjeraka / Printed in 800 copies / Auflagenhöhe: 800 Expl. / Tiré à: 800 exemplaires.

Prilozi objavljeni u časopisu referiraju se u: / Contributions published in the Collected papers are indexed in: / Die in der Sammelschrift veröffentlichten Beiträge werden zitiert in: / Aux articles publiés dans ce Recueil on se réfère dans: ERIH PLUS, Index to foreign legal periodicals, Drant – Droits Antiques, Political Science Complete – EBSCO, ProQuest Social Science Premium Collection, Scopus, Worldwide Political Science Abstracts.

Časopis se tiska uz djelomičnu financijsku potporu Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta Republike Hrvatske / The journal is published with a partial financial aid from the Ministry of science, education and sports of the Republic of Croatia / Die Herausgabe wird teilweise vom Wissenschaftsministerium der Republik Kroatien finanziell unterstützt / L'édition est partiellement subventionée par le Ministère des sciences de la Republique Croate.

Design naslovnice: FAB d.o.o.

Grafička priprema i tisak: Tiskara Zelina d.d., K. Krizmanić 1, Sv. I. Zelina

ULOGA INSPEKCIJE CESTOVNOG PROMETA U IMPLEMENTACIJI UREDBI I DIREKTIVA EU-a U REPUBLICI HRVATSKOJ

Dr. sc. Saša Šolman *

UDK: 35.072.6:656.025.2(497.5)
351.91(497.5)
339.923:061.1>(497.5:4EU)
Stručni rad
Primljeno: kolovoz 2015.

S ulaskom Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije započela je nova faza u radu inspekcije cestovnog prometa Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Velik broj uredbi i direktiva Europske komisije i parlamenta te domaći zakonski propisi Republike Hrvatske koji su time stupili na snagu, postavili su nove izazove pred sve službenike inspekcije: pred rukovodstvo, u smislu edukacije inspektora i zainteresirane stručne javnosti, sudjelovanja u javnim raspravama i na stručnim sastancima te suradnje s drugim nadležnim državnim tijelima, a pred inspektore u smislu stjecanja i primjene novih znanja i vještina te u smislu provedbe novih procedura nadzora. U radu se istražuju i opisuju dosadašnja iskustva s tim u vezi. Prikazuju se aktivnosti inspekcije cestovnog prometa kroz TWINNING projekt, članstvo u ECR-u i CORTE-u, aktivnosti u smislu edukativne i represivne uloge inspekcije unutar sustava transportne industrije, ali i problemi s kojima se inspekcija cestovnog prometa u Hrvatskoj susretala i susreće pri ostvarivanju svojih zadaća. Također se u radu daje i usporedba iskustava inspekcije cestovnog prometa Republike Hrvatske i drugih zemalja članica EU-a u procesu prilagodbe standardima EU-a kod provedbe nadzora prijevoza u cestovnom prometu. Cjelokupno istraživanje utemeljeno je na aktualnoj cestovno-transportnoj pravnoj regulativi koja se primjenjuje u tzv. socijalnom zakonodavstvu u cestovnom prometu te u zakonodavstvu koje regulira pristup u djelatnost cestovnog prijevoza tereta i putnika te obavljanje te djelatnosti.

Ključne riječi: inspekcija cestovnog prometa, TWINNING, ECR, CORTE, uredbe i direktive EU-a

* Dr. sc. Saša Šolman, *mag. ing. traff.*, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Prisavlje 14, Zagreb; sasa.solman@mppi.hr

1. UVODNA RAZMATRANJA

Prometno zakonodavstvo Europske unije jedno je od najsloženijih, ali i najvažnijih dijelova pravne legislative ujedinjene Europe uopće. To posebno vrijedi za područje prijevoza u cestovnom prometu. Takvu tvrdnju je moguće argumentirati dosada donesenim brojem uredbi i direktiva s tim u vezi od strane Europske komisije i parlamenta, razvijenošću i značenjem prijevozne industrije za cjelokupno europsko gospodarstvo, općeprihvaćenom logističkom koncepcijom upravljanja tokovima robe i putnika na načelima intermodalnosti te brojnim ekspertnim skupinama koje se bave ovom problematikom u tijelima EU-a.[1]

To nameće potrebu istraživanja prometnog zakonodavstva EU-a u dijelu cestovnog prijevoza s različitih aspekata (sigurnost, produktivnost, razvoj, energetska učinkovitost, ekološka prihvatljivost i dr.), pa tako i s aspekta nadzora poštovanja važeće pravne legislative, a što je u Republici Hrvatskoj ponajprije zadaća inspekcije cestovnog prometa (dalje: ICPRH).

Stoga su cilj i svrha ovog rada višestruki: prvo, u radu se daje kratak prikaz kompleksnosti propisa EU-a iz područja cestovnog prijevoza robe i putnika; drugo, prikazuje se pravni okvir djelovanja, ustroj i ovlasti te najnoviji statistički pokazatelji o djelovanju ICPRH-a kao središnjeg državnog nadzornog tijela, organizacijski i funkcijski utemeljenog na načelima prometne politike Europske unije; i treće, analizira se uloga ICPRH-a u implementaciji europskog zakonodavstva iz područja cestovnog prijevoza u praksi te njezin doprinos povećanju sigurnosti cestovnog prijevoza i cestovnog prometa općenito, kao i doprinos funkcioniranju prijevoznog tržišta u skladu sa slobodom poduzetništva i ravnopravnom tržišnom utakmicom između prijevoznika i drugih logističkih operatera.

Na takav način široj stručnoj i znanstvenoj zajednici želi se ukazati na važnost uloge ICPRH-a u prometnom sustavu RH i EU-a i na sve operativne

[1] Prema dostupnim podacima iz najnovijih statističkih izvještaja i dokumenata o stanju prijevozne industrije objavljenih na mrežnim stranicama EU-a (*EU transport in figures – statistical pocketbook* iz 2014. godine i *Road transport – a change of gear* iz 2012. godine), kao i iz Izvješća Europske komisije za transport Europskom parlamentu i Vijeću EU-a o stanju na tržištu cestovnog prijevoza roba u Europskoj uniji iz 2014. godine, može se zaključiti da je cestovni promet glavni unutrašnji način prijevoza u EU-a, na koji otpada više od 70 % svih kopnenih aktivnosti prijevoza, a njegov udio u ukupnom prijevozu tereta i putnika ostao je relativno stabilan u posljednjih deset godina; više o tome dostupno je na: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf (25. ožujka 2015.), http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/broch-road-transport_en.pdf (26. ožujka 2015.).

aktivnosti koje ICPRH provodi u okviru svojih zakonom propisanih ovlasti. Pritom se kao osnovna hipoteza istraživanja postavlja osiguranje cjelovitog i dosljednog poštovanja i primjene uredbi i direktiva EU-a iz područja cestovnog prijevoza tereta i putnika te domaćih zakonskih propisa iz tog područja, nastalih na temelju europskih propisa i usklađenih s europskom prometnom legislativom, od strane svih dionika u prometnom sustavu RH i šire, kako u zemljama EU-a tako i u onim zemljama iz okruženja koje žele postati punopravnim članicama EU.

2. OSVRT NA EUROPSKO ZAKONODAVSTVO IZ PODRUČJA CESTOVNOG PRIJEVOZA

Europsko zakonodavstvo iz područja cestovnog prijevoza[2], kao što je i uvodno rečeno, jedno je od najvažnijih, ali i najsloženijih dijelova europskog prometnog zakonodavstva. Pritom mu je potrebno "pridružiti" i brojne domaće zakonske i podzakonske propise, u manjoj ili većoj mjeri usklađene s europskom legislativom.

Iz perspektive ICPRH-a, predmet njezina interesa su dvije skupine propisa, i to: a) propisi iz područja radnih vremena i vremena odmora mobilnih radnika i tahografa (tzv. socijalno zakonodavstvo u cestovnom prijevozu), i b) propisi iz područja pristupa na tržište cestovnog prijevoza i obavljanja djelatnosti prijevoza tereta i putnika u cestovnom prometu (tzv. prijevozno zakonodavstvo u cestovnom prometu).

Kratak osvrt na važnost i složenost obiju skupina propisa daje se u nastavku.

2.1. Socijalno zakonodavstvo u cestovnom prijevozu

Može se zaključiti da je problematika radnih vremena mobilnih radnika i bilježenja njihovih aktivnosti bila jedno od pitanja čiju je važnost rješavanja Europska unija najranije prepoznala. Naime, još 27. srpnja 1970. godine donesena je Uredba EEZ-a broj 1463/70 (koja je 24. prosinca 1977. godine izmijenjena i dopunjena novom Uredbom EEZ-a broj 2828/77), kojom je u primjenu u cestovni promet uveden tahograf. Godine 1985. donesena je Uredba EEZ-a broj 3820/85, kojom se prvi put sustavno nastojalo riješiti problematiku radnog vremena profesionalnih vozača te korištenje tahografa u praćenju i analizi

[2] U radu se koristi termin "prijevoz", kao hrvatski sinonim za riječ "transport", da bi se naglasila nužnost korištenja hrvatskim stručnim nazivljem i potreba njegova širenja u stručnoj i znanstvenoj javnosti.

podataka o njihovu radnom vremenu. Navedeni propisi smatraju se začetkom današnjeg socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu.

Razlozi za uvođenje socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu bili su mnogobrojni, a ovdje se posebno ističu:

- povećanje sigurnosti cestovnog prijevoza i prometa općenito
- socijalna zaštita profesionalnih vozača u odnosu na njihove poslodavce i nelojalnu konkurenciju na prijevoznom tržištu
- bolja zdravstvena zaštita profesionalnih vozača
- edukacija profesionalnih vozača i njihovih poslodavaca o međusobnim pravima i
- obvezama glede radnih vremena, vremena vožnje i vremena odmora.

2.2. Prijevozno zakonodavstvo EU-a u cestovnom prometu

Pitanje prijevoznog zakonodavstva u cestovnom prometu u prometnoj politici Europske unije povijesno je potrebno promatrati kroz globalni razvoj ove prometne grane, te porast broja cestovnih vozila općenito, od svega nekoliko milijuna vozila početkom 20. stoljeća na više od 600 milijuna 1995. godine ili po procjenama na oko milijardu u 2010. godini, u čemu važno mjesto zauzimaju i komercijalna vozila, te kroz činjenicu da je cestovni promet glavni generator (98 %) eksternih troškova prometa općenito (kroz prometne nesreće, prometne konflikte i zagušenja, buku, onečišćenje zraka, zagađivanje vode, uništavanje šuma te kroz klimatske promjene i devastaciju prostora), koji čine oko 2,5 % domaćega brutoproizvoda država Europske unije.[3]

U tom kontekstu prepoznaje se i važnost komercijalnog prijevoza u cestovnoj prometnoj grani, o čemu je prije bilo riječi.[4]

Stoga, od samih početaka definiranja zajedničke prometne politike EU-a, cestovni prijevoz ima posebno izraženo mjesto kroz tzv. prijevozno zakonodavstvo.

Razlozi za implementaciju prijevoznog zakonodavstva EU-a u cestovnom prometu su:

- osiguranje bolje mobilnosti i protoka robe i putnika u komercijalnom cestovnom prijevozu

[3] Više o tome u: Zelenika, R., *Multimodalna ekologija – čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav*, Naše more, vol. 50, br. 3-4, 2003., str. 140, i na mrežnim stranicama Europske komisije za transport i mobilnost (statistički biltени); više o tome dostupno je na: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/index_en.htm (10. veljače 2015.).

[4] Vidi poglavlje Uvodna razmatranja.

- definiranje jasnih pravila tržišnog natjecanja u komercijalnom cestovnom prijevozu
- definiranje jasnih tehničkih standarda za komercijalna vozila u cestovnom prometu
- promicanje mjesta i uloge inteligentnih transportnih sustava (ITS) u cestovnom komercijalnom prijevozu
- rješavanje pitanja cestovne prometne infrastrukture za prijevoz unutar EU-u kroz TEN-T infrastrukturnu prometnu mrežu
- povećanje sigurnosti cestovnog prijevoza i cestovnog prometa općenito
- povećanje razine educiranosti svih dionika u cestovnom prijevozu
- nužnost smanjenja onečišćenja čovjekove okoline od strane cestovnog prometa
- rješavanje pitanja gradske logistike u uvjetima preopterećenosti cestovne prometne infrastrukture
- uređenje pitanja cijena i kabotaže u komercijalnom cestovnom prijevozu
- promicanje intermodalnosti transporta na jedinstvenom prometnom tržištu EU-a.

Upravo u kontekstu razloga donošenja brojnih propisa iz područja socijalnog i prijevoznog zakonodavstva u cestovnom prometu i u njihovoj operativnoj provedbi potrebno je promatrati ulogu Inspekcije cestovnog prometa Republike Hrvatske, ali i ulogu drugih nadzornih tijela u našoj zemlji te nadzornih tijela u drugim zemljama Europske unije.

Naime, kompleksnost istraživanog zakonodavstva i brojnost propisa nameću zaključak da je nužno uspostaviti efikasne i efektivne mehanizme njihove kontrole i nadzora koji će osigurati dosljednu primjenu tih propisa u praksi te omogućiti ostvarenje ciljeva definiranih na temelju gore navedenih razloga donošenja tih propisa, a proklamiranih u nacionalnim, međunarodnim i u propisima Europske unije.

3. INSPEKCIJA CESTOVNOG PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE (ICPRH)

Uvažavajući važnost socijalnog i prijevoznog zakonodavstva u cestovnom prometu, nameće se, dakle, pitanje odgovornosti te načina i učinkovitosti provedbe nadzora nad primjenom svih navedenih propisa Europske unije i Republike Hrvatske, u čemu glavnu ulogu ima inspekcija cestovnog prometa Republike Hrvatske (ICPRH).

3.1. Pravni okvir djelovanja ICPRH-a

Pravni okvir djelovanja i postupanja ICPRH-a utvrđen je sljedećim zakonskim propisima:

- Zakonom o inspekciji cestovnog prometa i cesta – ZICPC[5]
- Zakonom o općem upravnom postupku – ZUP[6]
- Prekršajnim zakonom – PZ[7]
- temeljnim "prometnim" zakonima čiju primjenu inspektori nadziru (Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, Zakonom o prijevozu opasnih tvari, Zakonom o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu, Zakonom o sigurnosti prometa na cestama i Zakonom o zabrani i sprečavanju obavljanja neregistrirane djelatnosti).

Navedeni propisi, svaki iz svojeg segmenta promatranja, definiraju način korištenja ovlasti i odgovornosti inspektora, viših inspektora i viših inspektora – specijalista cestovnog prometa (ZICPC) te služe kao "pomoćni alati" za provedbu upravnih (ZUP) i prekršajnih (PZ) postupaka koje su oni ovlašteni provoditi.

Temeljni "prometni" zakoni to dodatno preciziraju te predviđaju sankcije za prijevoznike, odgovorne osobe prijevoznika ili upravitelje prijevoza te vozače, a zbog kršenja pojedinih zakonskih odredbi ili odredbi uredba EU-a.

Složenost predmetnih zakonskih propisa i velikog broja njihovih podzakonskih akata nameće potrebu trajne osobne edukacije inspektora u svrhu njihove dosljedne i ispravne primjene, kao i edukaciju svih drugih dionika u prijevoznoj industriji koji moraju biti upoznati s onim što inspektor cestovnog prometa smije, a što ne smije u određenoj situaciji učiniti, odnosno s onim što inspektor cestovnog prometa mora učiniti u slučaju kada utvrdi kršenje zakonskih propisa.

3.2. Ustroj i ovlasti ICPRH-a

Ustroj ICPRH-a propisan je Uredbom o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture[8], koja je donesena na temelju odredbi

5 Zakon o inspekciji cestovnog prometa i cesta objavljen je u Narodnim novinama broj 22/2014.

6 Zakon o općem upravnom postupku objavljen je u Narodnim novinama broj 47/2009.

7 Prekršajni zakon te njegove izmjene i dopune objavljeni su u Narodnim novinama broj 107/2007, 39/2013 i 157/2013.

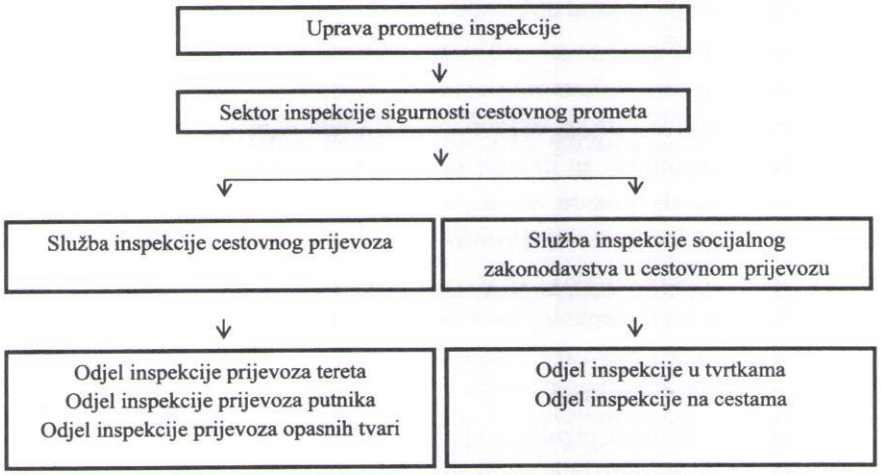
8 Nova Uredba o unutarnjem ustroju Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture objavljena je u Narodnim novinama broj 65/2015 od 12. lipnja 2015. godine.

Zakona o sustavu državne uprave[9], a s ciljem efikasnog i efektivnog djelovanja nadležnog ministarstva u svrhu ispunjenja ponajprije međunarodnih obveza koje je pristupnim ugovorom Republika Hrvatska, među ostalim, i u području nadzora cestovnog prijevoza preuzela s danom svojeg ulaska u punopravno članstvo Europske unije.

ICPRH u tom smislu djeluje u okviru Uprave prometne inspekcije i Sektora inspekcije sigurnosti cestovnog prometa te je ustrojen u dvije zasebne službe: Službu inspekcije cestovnog prijevoza i Službu inspekcije socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu.

Detaljna organizacijska shema ICPRH-a prikazana je na slici 1.

***Slika 1.**: "Nova" organizacijska shema inspekcije cestovnog prometa u Hrvatskoj*



Novom organizacijskom shemom inspekcije cestovnog prometa u okviru nove Uredbe o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture dodatna važnost daje se mogućem doprinosu ICPRH-a povećanju sigurnosti prometa na cestama kroz potpuno novoustrojenu Službu inspekcije socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu, a sukladno smjernicama europske prometne politike. S obzirom na to da teška teretna vozila u Hrvatskoj sudjeluju relativno malim postotkom u prometnim nesrećama s najtežim posljedicama[10], ovdje se zapravo ponajprije i realno može govoriti o doprino-

[9] Zakon o sustavu državne uprave objavljen je u Narodnim novinama broj 150/2011 i 12/2013.

[10] Više o tome u dokumentu Izvješće o stanju sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske u 2014. godini, http://www.mup.hr/UserDocsImages/AKTUALNE%20TEME/Desetljece_promet/promet_14.pdf (12. veljače 2015.).

su suzbijanju stvaranja dodatnog profita prijevoznika na račun prekomjernog rada vozača te o doprinosu očuvanju zdravlja i sprečavanju stvaranja profesionalnih bolesti vozača i drugih mobilnih radnika koji sudjeluju u komercijalnom cestovnom prijevozu.

Primjena propisa, u smislu ovlasti koje inspektori cestovnog prometa imaju, a koji čine osnovni pravni okvir djelovanja ICPRH-a i koji su navedeni u poglavlju 3.1. ovog rada, zahtijeva dodatni osvrt i komentar.

Zakonom o inspekciji cestovnog prometa i cesta uređuju se poslovi inspekcije cestovnog prometa te prava, dužnosti i ovlasti inspektora cestovnog prometa, kao i sva druga pitanja važna za njihov rad. Predmetnim zakonom posebno se reguliraju pravila postupanja inspektora prilikom nadzora koje je sukladno posebnim zakonima ovlašten provoditi, identifikacijske isprave koje inspektor posjeduje i kojima dokazuje svoj identitet i ovlasti te uporaba tehničkih sredstava i službenih vozila prilikom nadzora cestovnog prijevoza.

Zakonom o općem upravnom postupku uređuju se pravila na temelju kojih tijela državne uprave i druga državna tijela, tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave te pravne osobe koje imaju javne ovlasti, u okviru svojeg djelokruga djelovanja, postupaju i rješavaju u upravnim stvarima. U tom smislu inspektori cestovnog prometa, u slučaju kršenja zakonskih propisa, imaju ovlast donijeti upravno rješenje o otklanjanju utvrđenih nedostataka, upravno rješenje o privremenoj zabrani obavljanja nelegalnih gospodarskih ili drugih aktivnosti te upravno rješenje o privremenom isključenju vozila kojim je počinjen prometni prekršaj.

Prekršajnim zakonom regulirano je postupanje u slučajevima ponašanja kojima se povređuje ili ugrožava javni poredak, društvena disciplina i društvene vrijednosti zajamčene i zaštićene Ustavom Republike Hrvatske, međunarodnim pravom i zakonima čija zaštita nije moguća bez prekršajnopravnog sankcioniranja, a njihova se zaštita ne ostvaruje kaznenopravnom prisilom. U tom smislu inspektori cestovnog prometa, u slučaju kršenja zakonskih propisa, imaju ovlast podnijeti optužni prijedlog nadležnom prekršajnom sudu kao predstavnici ovlaštenog tužitelja odnosno Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture ili samostalno izdati obavezni prekršajni nalog ili prekršajni nalog te njima izreći odgovarajuće prekršajnopravne sankcije počinitelju prekršaja.

Prekršaji kojima se krše odredbe uredbi Europske unije te nacionalnih propisa, kao i sankcije odnosno visina kazni za njihovo počinjenje od strane prijevoznika – pravne osobe, prijevoznika – fizičke osobe (obrtnika), odgovorne osobe prijevoznika ili upravitelja prijevoza te od strane vozača, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, Zakonom o prijevozu opasnih tvari, Zako-

nom o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu, Zakonom o sigurnosti prometa na cestama[11] te Zakonom o zabrani i sprečavanju obavljanja neregistrirane djelatnosti.[12]

Iz navedenog se može zaključiti da je djelokrug inspekcije cestovnog prometa vrlo širok, ali da postoji i mogućnost njegova dodatnog proširenja.[13]

3.3. Statistički pokazatelji o radu ICPRH-a za 2014. godinu

Rad Inspekcije cestovnog prometa u Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture RH statistički se prati po dvije osnove:

a) kroz izradu obaveznih statističkih izvještaja o provedbi Uredbe 561/2006[14] i

b) kroz izradu internih statističkih izvještaja namijenjenih praćenju vremenskog i strukturnog izvršenja Godišnjeg programa rada ICPRH-a.[15]

---

[11] Zakon o sigurnosti prometa na cestama objavljen je u Narodnim novinama broj 67/2008, 48/2010, 74/2011, 80/2013, 158/2013, 92/2014 i 64/2015, a prema tom Zakonu inspektori cestovnog prometa ovlašteni su obavljati nadzor nad trajanjem ukupnog vremena upravljanja vozilom, odmorima vozača, tahografima, nadzornim uređajima te nad vozilima u pogledu najveće dopuštene mase, dimenzija i osovinskog opterećenja i posebnih uvjeta iz posebnih propisa za vozila.

[12] Zakon o zabrani i sprečavanju obavljanja neregistrirane djelatnosti objavljen je u Narodnim novinama broj 61/2011, a na temelju članka 8. inspektori cestovnog prometa nadziru njegovu primjenu u upravnom području cestovnog prometa.

[13] U pojedinim zemljama EU-a inspektori cestovnog prometa nadziru i autoškole, npr. u Sloveniji (više o tome dostupno je na mrežnim stranicama Inspekcije za cestovni promet Republike Slovenije, http://www.ii.gov.si/si/zakonodaja_in_dokumenti/httpeur_lexeuropaeulegal_c/ (9. ožujka 2015.)), obavljaju tehničke preglede na cesti i nadziru elektroničku naplatu cestarine i dr., npr. u Poljskoj i Njemačkoj (više o tome dostupno je na mrežnim stranicama Inspekcije cestovnog prometa Republike Poljske – Inspekcja Transportu Drogowego, http://www.gitd.gov.pl/dla-przedsiebiorcow (20. veljače 2015.) te na mrežnim stranicama Saveznog ministarstva za promet Njemačke – BAG, http://www.bmvi.de/EN/TransportAndMobility/transport-and-mobility_node.html (12. ožujka 2015.)).

[14] U sklopu obveza preuzetih članstvom Republike Hrvatske u EU-u ICPRH dužan je najmanje jednom u dvije godine izvještavati Europsku komisiju o provedbi Uredbe 561/06 o radnim vremenima i vremenima odmora mobilnih radnika u cestovnom prijevozu te razmjenjivati podatke o broju i težini prekršaja, kao i o izrečenim sankcijama, s drugim državama članicama. O tome će biti više riječi u nastavku rada.

[15] Godišnji program rada ICPRH-a osnovni je planski dokument na temelju kojeg se planiraju sve operativne aktivnosti inspektora cestovnog prometa, donosi ga ministar prometa na prijedlog pomoćnika ministra za inspekcijske poslove, a rezultati u vezi s realizacijom plana objavljuju se na mrežnim stranicama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture na godišnjoj razini; dostupno na: http://www.mppi.hr/default.aspx?id=12690 (12. travnja 2015.).

O svim poduzetim aktivnostima inspekcijskih nadzora inspektori cestovnog prometa vode elektronički očevidnik, u koji se unose i sve upravne i prekršajne mjere poduzete prema nadziranim pravnim i fizičkim osobama.[16]

Također, za svaku akciju inspekcijskog nadzora provedenu samostalno ili u suradnji s drugim nadležnim tijelima[17] sastavljaju se posebna pisana izvješća popraćena odgovarajućom fotodokumentacijom, koja se javno objavljuju na mrežnim stranicama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture[18], a u cilju osiguranja transparentnosti rada ICPRH-a prema zainteresiranoj stručnoj javnosti, kao i prema svima onima kojima je rad Inspekcije cestovnog prometa od važnosti i interesa po bilo kojoj osnovi.

Na temelju svih navedenih izvora sastavljaju se godišnja statistička izvješća o radu ICPRH-a.

Skraćeno izvješće za 2014. godinu daje se u tablici 1.

***Tablica 1.**: Skraćeno statističko izvješće o izvršenim nadzorima i poduzetim mjerama ICPRH-a za 2014. godinu*[19]

	SOCIJALNO ZAKONODAVSTVO U CEST. PROMETU	PRIJEVOZNO ZAKONODAVSTVO U CEST. PROMETU
Broj inspekcijskih pregleda	2839	2892
Broj utvrđenih prekršaja	1306	730
Postotak efikasnosti[20]	46 %	25,24 %
Broj donesenih upravnih mjera[21]	114	262
Broj donesenih prekršajnih mjera[22]	1020	630

16 Elektronički očevidnik vodi se na temelju odredbi Pravilnika o sadržaju, obliku i načinu vođenja elektroničkog očevidnika inspektora cestovnog prometa i inspektora cesta objavljenog u Narodnim novinama broj 8/2015 od 23. siječnja 2015. godine.

17 Ministarstvo unutarnjih poslova, Carinska uprava RH, Centar za vozila Hrvatske, Inspekcija rada, Porezna uprava i dr.

18 Izvješća o radu inspekcije cestovnog prometa; dostupno na: http://www.mppi.hr/default.aspx?id=12690 (12. travnja 2015.).

19 Više o tome na: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/GOD-TABL%20I-XII%20ICP%209-2_15.pdf (14. travnja 2015.).

20 Pokazuje postotak utvrđenih prekršaja u odnosu na broj pregleda.

21 Pokazuje broj izdanih rješenja o otklanjanju nedostataka, rješenja o privremenoj zabrani i rješenja o privremenom isključenju vozila iz prometa (RON,ROZ i ROI)

22 Pokazuje broj podnesenih optužnih prijedloga te broj izdanih prekršajnih i obveznih prekršajnih naloga.

Podaci prikazani u tablici 1. zahtijevaju kratak osvrt i komentar. Naime, vidljivo je da je u čak 46 % nadzora primjene socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu utvrđeno kršenje propisa. Kod prijevoznog zakonodavstva situacija je puno bolja i taj postotak je osjetno manji.

Takvi statistički podaci govore o činjenici da je područje socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu za domaće pa i strane prijevoznike još uvijek manje istraženo i prihvaćeno te da prilagodba cestovnih prijevoznika tereta i putnika s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj predmetnom legislativnom području nije ni izbliza završena.

Ovdje se opravdano postavlja pitanje što ICPRH može i mora učiniti da bi stanje bilo bolje. To posebno zbog toga[23] što struktura izvršenih prekršaja koje su utvrdili inspektori cestovnog prometa iz područja socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu pokazuje ne samo da postoje najteža kršenja propisa u smislu npr. manipulacija s tahografima, već je još uvijek znatan broj kršenja "osnovnih" odredbi zakonskih propisa u smislu nepravilnog rukovanja tahografima, nedostatne ili nepravilno vođene evidencije rada mobilnih radnika, prekoračenja najvećeg dopuštenog vremena vožnje, smanjenja najmanjeg dnevnog i tjednog vremena odmora, nepravilnog ili nedostatnog korištenja prekida vožnje tijekom rada i sl.

Sve rečeno pred ICPRH postavlja nove izazove u smislu daljnjih zadaća koje treba poduzeti i nove pozicije koju ICPRH u prometnom sustavu Republike Hrvatske treba imati. U nastavku rada donosi se analiza dosadašnje te znanstveno i stručno utemeljen prijedlog nove uloge ICPRH-a u doprinosu nužnom poboljšanju prikazanih statističkih podataka u nastupajućem periodu kako bi se postigli barem prosječni statistički pokazatelji razvijenih zemalja članica EU-a odnosno standardi Europske unije u primjeni općenito cestovnog prometnog zakonodavstva, a posebice njegova socijalnog dijela.

[23] To pokazuje detaljnija analiza godišnjeg izvješća o radu ICPRH-a za 2014. koju je pripremio autor ovoga rada; više o tome u sklopu CRIS-a (Croatian Road Inspection System), aplikacije za potporu u radu inspektorima cestovnog prometa u kojoj se nalazi baza svih postupanja i u kojoj su zavedene sve povrede propisa od strane prekršitelja, dostupno na: https://usluge.mppi.hr/cris/mainmenu.aspx (2. veljače 2015.).

4. ULOGA I MOGUĆI DOPRINOS ICPRH-A U IMPLEMENTACIJI EUROPSKOG PROMETNOG ZAKONODAVSTVA IZ PODRUČJA CESTOVNOG PRIJEVOZA

Kada se sagleda mogući doprinos i uloga ICPRH - a u boljoj i kvalitetnijoj implementaciji europskog prometnog zakonodavstva iz područja cestovnog prijevoza, njih je moguće realizirati kroz:

a) edukativno-preventivnu

b) nadzorno-represivnu

c) savjetodavno-legislativnu i

d) ulogu realizacije međunarodne suradnje s drugim državama članicama i državama iz okruženja.

4.1. Edukativno-preventivna uloga ICPRH-a

Jedan od glavnih razloga nezadovoljavajućih statističkih pokazatelja u poštovanju odredbi europskog cestovnog prometnog zakonodavstva nedostatna je i nedovoljno stručna edukacija svih dionika u prijevoznom sustavu.

Formalni oblici edukacije vozača[24] i upravitelja prijevoza[25] u prijevozničkim tvrtkama očito nisu postigli zadovoljavajuće rezultate i nisu dovoljni za pravi poslovni uspjeh u smislu poznavanja pravnih propisa. Potrebna je dodatna edukacija u tom smislu, bilo preko prijevozničkih udruga i stručnih asocijacija[26], bilo neposredno, u prometnim poduzećima.

I dok udruge prijevoznika organiziraju seminare i okrugle stolove, na kojima povremeno sudjeluju i predstavnici ICPRH-a, interna edukacija u prijevozničkim tvrtkama gotovo je potpuno izostala. S druge strane, jedna od obveza ICPRH-a provedba je nadzora u tvrtkama, pri čemu je inspektor u neposrednom kontaktu s odgovornim osobama prijevoznika, a nerijetko i s većom skupinom vozača i drugih mobilnih radnika. Pitanje je kako u takvim okolnostima osigurati edukativno-preventivnu ulogu inspekcije i je li to uopće moguće. Je li

[24] Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje obvezu stjecanja početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe za profesionalne vozače – više o tome u člancima 5. do 12.

[25] Upravitelj prijevoza ili sam prijevoznik (fizička osoba – obrtnik) mora imati položen stručni ispit ili stečenu visoku stručnu spremu prometnog (cestovnog) smjera – više o tome u članku 20. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i u članku 21. Uredbe 1071/2009.

[26] Hrvatska gospodarska komora, Hrvatska obrtnička komora, Hrvatska udruga poslodavaca i dr.

u Republici Hrvatskoj, npr., moguće slijediti primjer Poljske, u kojoj inspektori cestovnog prometa izvan svojeg redovitog radnog vremena u inspekciji održavaju edukativne seminare i tečajeve po prijevozničkim tvrtkama, a što je bila i jedna od preporuka poljskih i njemačkih eksperata u sklopu TWINNING projekta[27] našem ministarstvu nadležnom za promet? Odgovor je jasan i glasi ne. Naime, važećim Zakonom o državnim službenicima[28] takav rad inspektora bio bi sukob interesa[29] i nije dopušten. Stoga bi bilo nužno promijeniti takve zakonske odredbe ako bi se željelo intenzivirati i naglasiti edukativnu ulogu inspektora cestovnog prometa, s jasnim i preciznim ciljem da se smanji broj prekršaja i osigura bolje poštovanje pravne regulative.

Inspektoru cestovnog prometa omogućeno je samo, nakon obavljenog nadzora, izvještavati i savjetovati nadzirane pravne i fizičke osobe o najučinkovitijoj provedbi zakona i drugih propisa, ako to smatra korisnim ili potrebnim.[30] Očito su dvije navedene odredbe u dvama različitim propisima u međusobnoj koliziji, pa inspektori tu mogućnost gotovo da ne koriste, barem ne javno i transparentno.

Spriječiti počinjenje prekršaja i educirati prijevoznike trebala bi biti prioritetna zadaća Inspekcije cestovnog prometa, posebno uzimajući u obzir da njezini inspektori najbolje poznaju probleme s terena, poznaju i europske i domaće zakonske propise te također poznaju iskustva i praksu kolega iz drugih država članica EU-a.

Ovdje se predlaže da se tome posveti dužna pozornost i da se ovo pitanje ubuduće uzme u ozbiljno razmatranje.

4.2. Nadzorno-represivna uloga ICPRH-a

Prioritetna (i gotovo jedina) zadaća ICPRH-a unutar ovlasti propisanih dosada spomenutim zakonskim propisima isključivo je nadzor cestovnog prijevoza i represija prema prijevoznicima i drugim pravnim i fizičkim osobama – počiniteljima prekršaja.

---

27 Više o TWINNING projektu u nastavku rada.

28 Zakon o državnim službenicima te njegove izmjene i dopune objavljeni su u Narodnim novinama broj 92/2005, 142/2006, 77/2007, 107/2007, 27/2008, 34/2011, 49/2011, 150/2011, 34/2012, 49/2012, 37/2013, 38/2013, 1/2015, a sadašnji pročišćeni tekst stupio je na snagu 1. veljače 2015. godine.

29 Više o tome u članku 33. Zakona o državnim službenicima.

30 Odredba članka 21. stavka 2. Zakona o inspekciji cestovnog prometa i cesta (Narodne novine, br. 22/2014).

Može se reći da dionici u prijevoznoj industriji upravo Inspekciju cestovnog prometa i doživljavaju kao isključivo represivno tijelo.

Nadzor nad provedbom propisa iz područja prijevoznog i socijalnog zakonodavstva u cestovnom prometu provodi se u tvrtkama i na cestama, sukladno godišnjem i mjesečnim planovima rada, ali i izvanredno (na temelju predstavki zainteresiranih pravnih i fizičkih osoba čiji su gospodarski interesi ugroženi protupravnim postupanjem drugih dionika na prijevoznom tržištu).

Također, ICPRH postupa izvan plana rada i u slučajevima kada je došlo do prometnih nesreća ili drugih izvanrednih događaja u cestovnom prometu, a u kojima su sudjelovala komercijalna vozila.

Represivnoj ulozi ICPRH-a doprinosi i obveza inspektora da u svakom predmetu u kojem postupa donese odgovarajuće rješenje kojim će narediti otklanjanje nedostataka, isključiti vozilo iz prometa ili zabraniti daljnje obavljanje djelatnosti[31], kao i obveza da u roku od 15 dana od dana provedbe nadzora i utvrđivanja svih činjenica izda prekršajni nalog, obvezni prekršajni nalog ili da nadležnom sudu podnese optužni prijedlog.[32]

Na takav način inspektoru cestovnog prometa nije ostavljen praktično nikakav "manevarski prostor" za edukativnu ulogu i drukčije, "mirnije" rješavanje uočenog problema u provedbi propisa, pa je potrebno razmotriti moguće izmjene i dopune Zakona o inspekciji cestovnog prometa i cesta u tom smislu.

4.3. Savjetodavno-legislativna uloga ICPRH-a

Gotovo najviše zanemarena je uloga Inspekcije cestovnog prometa kao savjetodavnog tijela prema drugim nadležnim tijelima te uloga predlagatelja novih te inicijatora izmjena i dopuna postojećih zakonskih propisa.

Naime, na razini različitih institucija zaduženih za nadzor svih segmenata komercijalnog cestovnog prijevoza o kojima je prije bilo riječi ne postoji formalizirano tijelo koje bi imalo zadaću planski i operativno koordinirati njihovo postupanje. Tu bi ICPRH trebao imati središnju ulogu te bi tako postao nacionalna kontaktna točka za poslove nadzora cestovnog prijevoza tereta i putnika, po uzoru na druge zemlje članice EU-a.

Također, činjenica je da inspektori cestovnog prometa, ponajprije u svojem terenskom radu, najbolje mogu uvidjeti praktične i operativne probleme u poslovanju prijevozničkih tvrtki, a koji su uzrokovani nedostacima i nedo-

31 Sukladno odredbama članka 26. Zakona o inspekciji cestovnog prometa i cesta.

32 Sukladno odredbama članka 33. Zakona o inspekciji cestovnog prometa i cesta.

rečenostima u pravnim propisima. Međutim, takvo znanje i iskustvo ICPRH-a premalo se koristi. Uprava cestovnog i željezničkog prometa, kao uprava Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture nadležna za predlaganje novih te izmjene i dopune postojećih zakonskih propisa, nedovoljno koristi administrativne kapacitete i znanje ICPRH-a u predlaganju pravne legislative u sektoru cestovnog prijevoza tereta i putnika. Ovdje se predlaže da se takva praksa izmijeni na način da se unutar Ministarstva oformi posebno višečlano stručno povjerenstvo, kao operativno tijelo koje će raditi na izradi prijedloga zakonskih rješenja, a u kojem će svoje mjesto imati i predstavnici Inspekcije cestovnog prometa.

4.4. Uloga realizacije međunarodne suradnje

Jedan od svakako najvećih izazova koji se postavio općenito pred tijela državne uprave Republike Hrvatske s ulaskom RH u EU jest obveza međunarodne suradnje s drugim državama članicama. Mnoge od tih obveza preuzeo je i ICPRH.

U cilju što kvalitetnije implementacije europskog prometnog zakonodavstva u Republici Hrvatskoj, ICPRH je bila i jest dionik mnogih međunarodnih projekata te stručnih udruženja koje se bave ovim područjem europske prometne legislative. Ovdje se navode za inspekciju najvažniji.

ICPRH educiran je o europskom prometnom zakonodavstvu i njegovoj implementaciji u sklopu TWINNING projekta EU-a. On je proveden u Republici Hrvatskoj od 2011. do 2013. godine, a osnovni cilj projekta bio je jačanje administrativnih kapaciteta za nadzor u cestovnom prometu, njihovo opremanje i edukacija nadzornih tijela iz područja socijalnog zakonodavstva u cestovnom prometu.[33] Također, ICPRH je punopravni član ECR-a (Euro Controle Route), svojevrsnog udruženja inspekcija cestovnog prometa zemalja Europske unije, u čijem radu aktivno sudjeluje.[34] Predstavnici menadžmenta ICPRH-a aktivni su i u odboru CORTE-a, politički neovisnog i stručnog savjetodavnog tijela Europske komisije za pitanja cestovnog prijevoza[35], unutar kojeg se razmjenjuju znanja i iskustva vezana uz područje prijevoznog i socijalnog zakonodavstva u

[33] Više o tome na: http://www.mppi.hr/default.aspx?ID=9415 (23. svibnja 2015.).

[34] Više o tome na: http://www.euro-controle-route.eu/site/ – mrežne stranice ECR-a (23. svibnja 2015.).

[35] Više o tome na: http://www.corte.be/ – mrežne stranice odbora CORTE (12. svibnja 2015.).

cestovnom prometu. Sve navedeno znatno ojačava administrativne kapacitete ICPRH-a na način da se stječu nova znanja i vještine koje je moguće prenositi odgovornima u prijevoznoj industriji, kao i drugim nadležnim nadzornim tijelima.

Međutim, najvažnija sadašnja uloga ICPRH-a u međunarodnoj suradnji je razmjena podataka o počinjenim prekršajima između Republike Hrvatske i drugih zemalja članica.

Razmjena takvih podataka provodi se na dvjema razinama:

a) preko nacionalnih kontaktnih točaka za promet, u smislu provedbe analize posjedovanja dobrog ugleda kao uvjeta za izdavanje licencije djelatnosti
b) preko ovlaštenih službenika ICPRH-a, u smislu provedbe ocjene sustava rizika za prijevozničke tvrtke.

Kroz analizu dobrog ugleda[36] za tvrtke i upravitelje prijevoza i kroz analizu sustava rizika[37] za prijevoznike prijevozno tržište Europske unije postalo je jedinstveno, a baze podataka o izvršenim nadzorima, utvrđenom stanju i poduzetim mjerama dostupne nadzornim tijelima svih država članica.

Sustav razmjene podataka funkcionira tako da država članica podatke o prekršajima svojih prijevoznika počinjenim na njezinu teritoriju dostavlja svim drugim državama članicama, uz obvezu da se kod prijevozničkih poduzeća koja su počinila u drugoj državi članici prekršaj na cesti u domicilnoj državi provede nadzor u tvrtki. Svi prijevoznici moraju voditi računa o tim činjenicama.

5. ZAKLJUČAK

Rezultati istraživanja prezentirani u ovom radu nameću zaključak da je uloga ICPRH-a u implementaciji europskih uredbi i direktiva te domaćih zakonskih propisa iz područja komercijalnog prijevoza tereta i putnika vrlo važna i praktično nezamjenljiva.

Područje cestovnog prijevoza nesumnjivo je jedno od najsloženijih područja prometnog prava EU-a općenito, ali je isto tako i izrazito heterogeno, što zahtijeva trajnu edukaciju nadzornih tijela i njihovu usku međusobnu suradnju,

[36] Više o definiciji i stjecanju dobrog ugleda u članku 16. i 17. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu te u članku 6. Uredbe 1071/2009.

[37] Više o sustavu rizika u članku 35. Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu.

kako na domaćem tako i na međunarodnom nivou. O tome govore i iskustva drugih zemalja članica, koja hrvatski predstavnici razmjenjuju unutar različitih radnih odbora i udruženja pri Europskoj uniji.

Kao znanstveni doprinos ovog istraživanja mogu se prepoznati analiza i sinteza europskog prometnog zakonodavstva iz područja komercijalnog cestovnog prometa (prijevoznog i socijalnog), analiza uloge ICPRH-a koju bi on trebao imati unutar hrvatskog prometnog sustava, kao i prikaz statističkih i drugih podataka o djelovanju ICPRH-a.

Rezultati predmetnog istraživanja mogu poslužiti odgovornima za kreiranje prometne politike u dodatnoj analizi i poduzimanju mjera usmjerenih povećanju efikasnosti i efektivnosti rada te službe u Republici Hrvatskoj.

Summary

Saša Šolman *

ROLE OF ROAD TRANSPORT INSPECTION IN THE IMPLEMENTATION OF EU REGULATIONS AND DIRECTIVES IN CROATIA

The accession of the Croatia to the European Union marked the beginning of a new period in the work and activities of the Road Traffic Inspectorate of the Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure. A large number of regulations and directives of the European Commission and Parliament, and the new internal legislation of the Republic of Croatian which thus entered into force, set new challenges for all inspection officers: before the leadership, in terms of staff training and the expert public, participation in public debates and expert meetings and cooperation with other competent authorities; before inspectors, in terms of acquiring and implementing new knowledge and skills; and in terms of the implementation of new monitoring procedures. The paper explores and describes the experience in this regard to date. The author presents an outline of the activities carried out within Roadside Inspections twinning projects, membership in ECR and CORTE, activities in terms of the educational and repressive role of the inspection within the transport industry, but also the problems faced by road transport inspectors in Croatia, encountered in achieving its task. The paper also provides a comparison of experiences and the Inspection of Road Transport of the Republic of Croatia and the neighbouring EU countries (Slovenia, Hungary) in the process of adjustment to EU standards in the implementation of monitoring road transport services. The entire research is based on the current road-transport legal regulation that applies primarily to the so-called social legislation in road transport, and in legislation regulating road transport of goods and passengers.

Keywords: road traffic inspectors, TWINNING, ECR, CORTE, EU regulations and directives

* Saša Šolman, Ph. D., *mag. ing. traff.*, Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure, Prisavlje 14, Zagreb; sasa.solman@mppi.hr