

Povodom pokrenutog postupka eSavjetovanja o izmjenama **Zakona o sigurnosti prometa na cestama**, iz čijih odredbi proizlazi pravo na znak pristupačnosti, pravobraniteljica za osobe s invaliditetom održala je sastanak u siječnju 2017. te uputila Ministarstvu unutarnjih poslova, Ministarstvu zdravstva i Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture preporuku i prijedlog izmjena i dopuna **Zakona o sigurnosti prometa na cestama** te prijedlog izmjena i dopuna **Pravilnika o znaku pristupačnosti**.

Mobilnost uz pristupačnost istanovanje predstavlja osnovni preduvjet za uključivanje osoba s invaliditetom u aktivnosti svakodnevnog življenja i njihovo uključivanje u zajednicu te upravo zato Ured pravobraniteljice za osobe s invaliditetom kao jednu od svojih glavnih zadaća ima osvještavanje društva o preprekama na koje osobe s invaliditetom svakodnevno nailaze i poticanje svih dionika na suradnju da se zajedničkim naporima one uklone. Ured pravobraniteljice za osobe s invaliditetom svakodnevno zaprima pritužbe na povredu prava na znak pristupačnosti, njegovu zlouporabu te probleme s nepropisnim parkiranjem na označenim mjestima za vozila osoba s invaliditetom.

Godinama neprekidno i kontinuirano upozoravamo sva nadležna tijela o nužnosti izmjena Zakona o sigurnosti prometa na cestama u dijelu kojim se propisuje i uređuje način korištenja znaka pristupačnosti, kao i nužnoj izmjeni odredbi Pravilnika o znaku pristupačnosti („Narodne novine“, broj 78/08 i 87/14). Analizirajući cjelokupnu problematiku, mišljenja smo da je neophodna promjena nadležnosti o čemu smo već u više navrata upućivali naše preporuke ministarstvima zdravstva, unutarnjih poslova te mora, prometa i infrastrukture.

S obzirom da je u tijeku rasprava o izmjenama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, iz čijih odredbi proizlazi pravo na znak pristupačnosti, dana 9. siječnja 2017. godine u Uredu pravobraniteljice za osobe s invaliditetom održan je sastanak s državnim tajnicima Tomislavom Mihotićem iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Željkom Plazonićem iz Ministarstva zdravstva i suradnicom te Darijom Hrebakom iz Ministarstva unutarnjih poslova i suradnicima. Tijekom sastanka raspravljani su temeljni problemi te su isti proslijeđeni čelnicima nadležnih ministarstava:

Podjela nadležnosti za donošenje, provedbu i primjenu Pravilnika o znaku pristupačnosti između nemalog broja tijela, zapreka je da se učini bilo kakav iskorak u smjeru nužnih izmjena navedenog Pravilnika. Naime, budući da je Ministarstvo unutarnjih poslova nadležno za Zakon o sigurnosti prometa na cestama iz kojeg kao podzakonski akt proizlazi Pravilnik o znaku pristupačnosti, smatramo neodrživim da nadležno tijelo odgovorno za provedbu istoga bude Ministarstvo zdravstva. Međutim, navedeno nije jedini razlog, već su to i problemi čestih zlouporaba kao i nezaštićenost znaka pristupačnosti kao javne isprave na temelju koje se ostvaruju određena prava. Osim toga kontrolu njegovog korištenja obavljaju u najvećem dijelu policijski službenici. Također povezivanjem već postojećih baza podataka Ministarstva unutarnjih poslova s podacima ureda državne uprave u županijama, kao izdavatelja znaka pristupačnosti, omogućila bi se učinkovita kontrola, kao i stvarno sudjelovanje prometnih redara jedinica lokalne samouprave, kojima su prema informacijama sa sastanka već sada dostupni podaci postojećih baza Ministarstva unutarnjih poslova.

Od 2008. godine nisu nađeni razlozi niti stvarna potreba da Ministarstvo zdravstva bude nadležno jer nema ovlasti provedbe Pravilnika ni u kojem segmentu kriterija za dobivanje, a niti za kontrolu provedbe. Također, s obzirom na djelokrug poslova nije razvidna niti funkcija

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, budući da uređenja prometa u mirovanju nema izravnu povezanost s prometom za koji je ovo Ministarstvo nadležno.

Slijedom svega navedenog predložili smo da se nadležnost za navedeni Pravilnik prenese u djelokrug Ministarstva unutarnjih poslova, jer je to jedino tijelo koje stvarno i operativno raspolaže mehanizmima kojima se postiže poboljšanje. Svjesni smo pri tome činjenice da će kratkoročno takva promjena nadležnosti iziskivati veće napore kapaciteta ovog Ministarstva, ali uvjereni smo da će se tako dugoročno osigurati učinkovita i suštinska kontrola korištenja ovog prava. Pri tome posebno želimo istaknuti činjenicu kako već sada postoji povezanost baza podataka Ministarstva unutarnjih poslova s prometnim radarima jedinica lokalne samouprave na terenu te da je izražena intencija ovog Ministarstva da promet u mirovanju u potpunosti kontroliraju prometni redari jedinica lokalne samouprave.

S obzirom na izneseno zatražili smo **žurno** da se ministarstva usuglase oko nadležnosti te ostalih predloženih izmjena kako bi unaprijedili ovo područje koje je sada izrazito nepovoljno za osobe s invaliditetom.

Također, Uredu pravobraniteljice za osobe s invaliditetom učestalo su se u prethodnim godinama prituživale osobe s invaliditetom, udruga osoba s invaliditetom te auto škole, upozoravajući da bi se od ograničavanja starosti vozila trebala izuzeti ona vozila koja su posebno opremljena i prilagođena za obuku i osposobljavanje kandidata osoba s invaliditetom za vozače "B" kategorije. Takvih je vozila na području RH izuzetno malo pa ovakvo ograničenje osobama s invaliditetom dodatno otežava stjecanje vještine upravljanja motornim vozilom. Na ovaj problem smo ukazivali već ranije, a istaknut je u našem godišnjem izvješću za 2015. godinu.

Prema trenutno važećem članku 202. stavak 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisano je da:

4) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili zakupu opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače, B kategorije do **7 godina starosti**, A1, A2, A i M kategorije do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 12 godina starosti...

Jedino vozilo osposobljeno za obuku kandidata s invaliditetom na prostoru cijele Istočne Hrvatske na relaciji od Vukovara do Križevaca i Zagreba u 11. mjesecu 2014. godine imalo je 7 godina i nakon toga sukladno gore navedenom članku na tom se vozilu više nije smjela obavljati obuka vozača.

Također smo upoznati da do kraja 2016. godine ističe na još dva vozila 7 godina starosti, a koji služe za osposobljavanje vozača u drugim dijelovima RH.

Pretpostavka određivanja starosti vozila je izvršena na temelju njegove eksploatacije što je apsolutno opravdano kada se u obzir uzme činjenica da na jednom vozilu mjesečno obuku obavlja 15–20 kandidata odnosno oko 200 kandidata godišnje pa je razumljivo u takvim slučajevima ograničenje starosti vozila na 7 godina. Međutim, postoje opravdani razlozi da starost vozila prilagođenog za obuku vozača s invaliditetom ne bude ograničena starošću vozila na 7 godina.

Naime, prema iskustvu auto škole koja posjeduje ovo vozilo na istome se obuču oko 3–5 kandidata (osoba s invaliditetom) godišnje što znači da je na njemu u ovih 7 godina osposobljeno oko 30 vozača. Napominju da na takvom vozilu obuku mogu obavljati i osobe bez invaliditeta, ali u tom slučaju dobivaju Vozačku dozvolu „B“ Kategorije za upravljanje

vozilom sa automatskim mjenjačem te u tih 7 godina nisu imali takvog kandidata jer automobil sa ručnim mjenjačem se ne smije voziti sa ovakvom dozvolom.

Slijedom navedenog predložili smo izmjenu članka 202. stavka 4. na način da se isti nadopuni ili doda novi stavak kojim bi se predvidjelo da ukoliko autoškola ima vozilo „B“ kategorije opremljeno za osposobljavanje osoba s invaliditetom u vlasništvu ili zakupu takvo vozilo ne smije biti starije od 12 godina. Ovakav prijedlog bi bio u okviru standarda razumne prilagodbe.