

11. 6. 12.

Klasa:
Urbroj:

Zagreb,

**Predmet: Prijedlog zakona o izmjeni i dopunama Zakona o zračnim lukama
(predlagatelj: Klub zastupnika Hrvatskih laburista - Stranke rada)
- mišljenje, daje se**

Dopisom od 9. svibnja 2012. predsjednik Hrvatskog sabora uputio je Vladi Republike Hrvatske, radi davanja mišljenja, predmetni Prijedlog zakona o izmjeni i dopunama Zakona o zračnim lukama (u daljnjem tekstu: Prijedlog zakona).

U svezi s dostavljenim Prijedlogom zakona prije svega primjećujemo da se u točki II. nenormativnog dijela Prijedloga zakona, koja se odnosi na „Ocjenu stanja i osnovna pitanja koja se trebaju urediti Zakonom, te posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći“, poziva na Zaključak Vlade Republike Hrvatske od 17. veljače 2011. kao razlog za predložene izmjene i dopuna Zakona o zračnim lukama. Naime, navodi se da je Vlada Republike Hrvatske „... na svojoj 109. sjednici 17.02.2011. g. usvojila Zaključak, kojim je utvrđeno da će se prije sklapanja Ugovora o koncesiji za Zračnu luku Zagreb d.o.o. radnicima prenijeti poslovni udio do 10% temeljnog kapitala Zračne luke Zagreb d.o.o. utvrđen člankom 11. Zakona o zračnim lukama. Istim je Zaključkom Vlada RH zadužila resorna ministarstva, da izrade i predlože izmjenu Zakona o zračnim lukama kako bi se Zaključak Vlade RH proveo u praksi.“

Međutim, razvidna je potpuno kriva interpretacija Zaključka Vlade Republike Hrvatske. Naime, Zaključkom Vlade Republike Hrvatske od 17. veljače 2011. pojedina ministarstva zadužena su da u suradnji s ostalim imateljima udjela predlože model po kojem bi se radnicima društva Zračna luka Zagreb d.o.o. ponudilo stjecanje do 10% udjela u temeljnom kapitalu navedenog društva. Ništa više od predlaganja modela navedenim Zaključkom Vlade Republike Hrvatske nije bilo određeno niti je kakvu obvezu Vlada Republike Hrvatske preuzela prema radnicima društva Zračna luka Zagreb d.o.o.

Nadalje u odnosu na normativni dio Prijedloga zakona dajemo sljedeće mišljenje.

Uz članak 1.

Predloženim odredbama mijenja se članak 13. važećeg Zakona o zračnim lukama („Narodne novine“, broj 19/98 i 14/11) na način da se u stavku 1. pored postojećih članova Društva, predviđaju i zaposleni radnici Zračne luke Zagreb d.o.o. dok se 2. stavkom mijenjaju postotci u temeljnom kapitalu društva na način da se za zaposlene radnike Zračne luke Zagreb d.o.o. predlaže 10% uz smanjenje postotka u temeljnom kapitalu sadašnjih vlasnika.

Prije svega primjećujemo da se u stavku 1. navodi da „ . . . "Zračna luka Zagreb" d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu, čiji je član Grad Zagreb, postaje društvo s ograničenom odgovornošću . . . “, što je formulacija iz važećeg Zakona o zračnim lukama koja je odražavala stanje u trenutku donošenja tog Zakona 1998. kada je Grad Zagreb i bio jedini član tog društva.

Uz to naglašavamo da su odredbe članka 13. Zakona o zračnim lukama konzumirane još 1998. kada su, u roku propisanom u istom Zakonu, potpisani društveni ugovori za sve zračne luke te tako i Zračnu luku Zagreb d.o.o., čime su svi članovi društva prihvatili sva prava i obveze koji im iz toga proizlaze.

Nadalje, odredbama članka 16. Zakona o zračnim lukama već je predviđena mogućnost promjene vlasničke strukture na način da ako neki od članova društava odluči prenijeti svoj poslovni udjel ponudit će ga najprije većinskom vlasniku, a ako većinski vlasnik to odbije ponudit će ga ostalim članovima društva. Ako većinski vlasnik ili drugi član društva, odbije preuzeti ponuđeni poslovni udjel, poslovni udjel može vlasnik ponuditi drugoj osobi.

Prema tome, odredbama važećeg Zakona o zračnim lukama, članovima društva dano je pravo da sami odlučuju o svojim poslovnim udjelima utvrđenim Zakonom. Predloženim odredbama im se ograničavaju, čak oduzimaju, zakonom stečena prava.

S obzirom na način smanjivanja udjela postojećih vlasnika Zračne luke Zagreb, nije vidljivo da li se u izradi Prijedloga zakona na bilo koji način konzultiralo ostale imatelje udjela u Zračnoj luci Zagreb, a to su osim Republike Hrvatske i Grad Zagreb, Grad Velika Gorica i Zagrebačka županija. Bez ovakvog koraka, potpuno je neprihvatljivo postojećim imateljima udjela svojevóljno oduzimati njihove udjele, a kako bi se zadovoljile želje i prohtjevi sindikata u kontekstu koncesijskog projekta izgradnje novog putničkog terminala Zračne luke Zagreb. Isti ti sindikati su se žestoko protivili odluci Vlade RH o davanju Zračne luke u koncesiju, ali su spremni ući u vlasničku strukturu, osnovati fond i dijeliti dividendu.

Osim toga, Zakon o trgovačkim društvima („Narodne novine“ broj 111/93, 34/99, 121/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08 i 137/09) za osnivača (jednog ili više) predviđa određenu pravnu ili fizičku osobu. Tako primjerice osnivački akt društva s ograničenom odgovornošću mora sadržavati ime, prezime, odnosno tvrtku, prebivalište, odnosno sjedište osnivača, ako je osnivač fizička osoba i njen osobni identifikacijski broj, a ako je osnivač pravna osoba i matični broj subjekta, odnosno odgovarajuće podatke ako je riječ o stranoj osobi.

Predloženim odredbama kao novi član društva predviđaju se zaposleni radnici Zračne luke Zagreb d.o.o. što nije u skladu s odredbama Zakona o trgovačkim društvima.

Uz članak 2. i 3.

Budući da, kako je naprijed navedeno, zaposleni radnici Zračne luke Zagreb d.o.o. nemaju svojstvo ni fizičke ni pravne osobe da bi bili član društva, odredbe članka 2. i 3. Prijedloga zakona su, prema odredbama Zakona o trgovačkim društvima, neprovedive.

Osim toga, u članku 3. zakonom se nameće i onim radnicima koji nisu članovi Sindikata da ih kao punomoćnik u skupštini predstavlja sindikalni predstavnik. Ovakvo zakonsko rješenje smatramo potpuno neprihvatljivim jer svatko treba imati slobodu imenovati svog punomoćnika u skupštini društva ili svoja prava u skupštini društva ostvarivati neposredno.

Uz članak 4.

Predložene odredbe nisu dovoljno razrađene i nije objašnjeno u kojem propisu bi takvo rješenje imalo uporište. Naime, navodi se kako bi se posebnim zakonom osnovao fond za Zračnu luku Zagreb, a u koji će se prenijeti poslovni udjeli zaposlenih radnika u Zračnoj luci Zagreb, te će se istim urediti i način upravljanja i način raspolaganja sredstvima fonda te način podjele dividende zaposlenim radnicima.

Ukoliko je Predlagatelj za cilj imao rješavanje ovog predmeta u potpunosti, onda je za očekivati da će isti predložiti i cjelovito rješenje, a koje između ostalog i podrazumijeva i pitanja obuhvaćena osnivanjem i djelovanjem predloženog fonda. Iz zaprimljene dokumentacije nije ni od kuda vidljiv prijedlog ili način na koji bi se ovo pitanje riješilo.

Najvažnija primjedba na Prijedlog Zakona odnosi se na pitanje davanja koncesije za Zračnu luku Zagreb. Prema važećim odredbama Zakona o zračnim lukama koncesija se može dati za građenje i upravljanje zračnom lukom na nekretninama u vlasništvu Republike Hrvatske i/ili jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, odnosno u vlasništvu Društva u kojem su imatelji udjela (isključivo) Republike Hrvatska i/ili jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

Prijenosom dijela poslovnih udjela na radnike provela bi se djelomična privatizacija Društva i nova koncesija dodijeljena za Zračnu luku Zagreb bila bi protivna zakonskim uvjetima pod kojima je dodijeljena. Osim toga, radnici ne bi mogli imati pravo na koncesijsku naknadu jer prema Zakonu o koncesijama koncesijska naknada može biti samo prihod državnog proračuna ili proračuna jedinica lokalne i područne samouprave, a ne bi imali ni pravo na dobit koja je rezultat poslovanja Društva jer dobit pripada koncesionaru. Budući da nije obrazloženo iz kojeg razloga radnici uopće pod takvim zakonskim pretpostavkama i žele udio u navedenom Društvu, ostaje nejasna i svrha ovakve inicijative. Iz Prijedloga zakona, a gledajući iz isključivo gospodarskog aspekta koji podrazumijeva održivi razvoj, stvaranje dodatne vrijednosti i rast, nije vidljivo niti kako se ovim rješenjem namjerava postići dodatna vrijednost za Zračnu luku Zagreb, te koji su osnovni ekonomski motivi iza njega. Uzmimo u obzir kako će kod Zračne luke Zagreb kao takav biti pritajen, te neće ostvarivati nikakvu dodatnu vrijednost. Isti će se obogatiti novom vrijednošću tek unosom imovine novonastale kroz Projekt izgradnje novog terminala, i to tek po završetku Projekta odnosno ugovora o koncesiji. Slijedom navedenoga, nije nam jasan konkretan razlog za nagrađivanje radnika neto sadašnjom vrijednošću udjela koji će se realizirati tek za 30 godina.