

Nacrt

MINISTARSTVO MORA, TURIZMA, PROMETA I RAZVITKA

**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O PRIJEVOZU
U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM
POMORSKOM PROMETU**

Zagreb, studeni 2005.

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O PRIJEVOZU U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim Zakonom uređuju se uvjeti i način obavljanja javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, vrste linija, utvrđivanje, usklađivanje i objavljivanje redova plovidbe i cjenika usluga, osiguranje sredstava za kontinuirano, redovito i nesmetano obavljanje javnog prijevoza.

Ovim Zakonom utvrđuje se što obuhvaća međunarodni linijski pomorski promet, uvjeti koje mora ispunjavati brod i brodar i usklađivanje redova plovidbe u međunarodnom linijskom pomorskom linijskom prometu, te što obuhvaća povremeni prijevoz putnika.

Članak 2.

Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (u daljnjem tekstu: javni prijevoz) je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga.

Međunarodni linijski pomorski promet obuhvaća putničke RO-RO i brzobrodske linije koje povezuju Republiku Hrvatsku s inozemnim lukama.

Uvjete koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje međunarodnog linijskog pomorskog prometa propisuje ministar nadležan za poslove pomorstva (u daljnjem tekstu: Ministar).

Članak 3.

Ovim Zakonom uspostavlja se sustav javnog prijevoza, kojim se osigurava redovita povezanost naseljenih otoka s kopnom i naseljenih otoka međusobno, kao i naselja na kopnu, s primjerenim brojem dnevnih veza u oba pravca, a u cilju stvaranja boljih uvjeta za život na otocima i poticanja njihovog razvitka.

Uspostava sustava javnog prijevoza temelji se na načelima:

- poticanja gospodarskog razvoja otoka;

- kontinuitetu i redovitosti prijevoza s brodovima određenog kapaciteta i vrste, te osiguranju odgovarajuće kvalitete prijevoza;
- uslugama prijevoza s unaprijed određenim cijenama i drugim uvjetima i to posebno za određene kategorije putnika i za određene linije;
- davanja potpore brodarima, bez koje nije moguće osigurati kontinuitet i redovitost javnog prijevoza na određenim linijama;
- prilagođavanja javnog prijevoza stvarnim zahtjevima;
- osiguravanja dodatnih usluga prijevoza.

Djelatnost javnog prijevoza od interesa je za Republiku Hrvatsku.

Članak 4.

Pojedini izrazi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje:

1. Linija je relacija ili skup relacija od početka do završetka prijevoza, na kojoj se obavljaju prijevoz putnika, tereta i vozila prema objavljenom redu plovidbe s jednim ili više plovila;
2. Relacija je udaljenost između dva mjesta na liniji, koja su u redu plovidbe označena kao luke pristajanja;
3. Učestalost prijevoza je broj povratnih veza dnevno odnosno tjedno na nekoj liniji;
4. Red plovidbe za svaku liniju sadrži naziv broдача, broj i vrstu linije, luke pristajanja, obvezno vrijeme polaska i dolaska u luku, razdoblje u kojem se obavlja prijevoz na toj liniji i rok važenja reda plovidbe;
5. Cjenik usluga je isprava koja sadrži cijenu putne karte i druge uvjete prijevoza.
6. Agencija za obalni linijski pomorski promet je neprofitna pravna osoba čija je djelatnost obavljanje poslova u vezi davanja koncesija za obavljanje javnog prijevoza na državnim linijama i drugih poslova utvrđenih u članku 17. ovoga Zakona.

II. JAVNI PRIJEVOZ

1. Razvrstavanje linija po značaju pravca

Članak 5.

Prema značaju pravca, linije na kojima se obavlja javni prijevoz, razvrstavaju se na:

1. državne linije,
2. županijske i međužupanijske linije,
3. lokalne linije.

Članak 6.

Državne linije jesu linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno i dužobalne linije.

Obavljanjem javnoga prijevoza na državnim linijama osigurava se trajno i redovito povezivanje i održivi razvitak naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

Zbog postizanja ciljeva iz stavka 1. i 2. ovoga članka, te povećanja sigurnosti plovidbe u državnom proračunu u okviru sredstava za rad ministarstva nadležnog za poslove pomorstva (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) osigurat će se sredstva za poticanje gradnje brodova koji obavljaju prijevoz na linijama iz stavka 1. ovoga članka.

Utvrđivanje broja prometnih veza dnevno naseljenih otoka s kopnom u oba pravca, na linijama iz stavka 1. ovoga članka, provodit će se sukladno s odredbama Nacionalnoga programa razvitka otoka i programa donesenih temeljem istoga.

Članak 7.

Državne linije utvrđuje Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva, sukladno programima iz članka 6. stavka 4. ovoga Zakona.

Odluka o određivanju državnih linija iz stavka 1. ovoga članka sadrži relaciju na kojoj se obavlja prijevoz, minimalnu učestalost prijevoza, vrstu i kapacitet broda i vrstu prijevoza sukladno članku 13. ovoga Zakona, te minimalni iznos pokrića troškova koji premašuje očekivani ostvareni prihod, koji će se brodaru nadoknaditi iz državnog proračuna (potpora).

Odluka iz stavka 2. ovoga članka može se izmijeniti samo u slučajevima ako to zahtijevaju gospodarski interesi odnosno prilagođavanje javnog prijevoza novonastalim potrebama.

Članak 8.

Županijske i međužupanijske linije su linije kojima se poboljšava pomorsko prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području jedne ili više županija.

Županijske i međužupanijske linije odlukom utvrđuje županijsko poglavarstvo, odnosno županijska poglavarstva, uz prethodnu suglasnost Agencije.

Odlukom iz stavka 2. ovoga članka određuje se relacija na kojoj se obavlja prijevoz, minimalna učestalost prijevoza, te vrsta i kapacitet broda odnosno vrsta prijevoza sukladno članku 13. ovoga Zakona, te minimalni iznos pokrića troškova koji premašuje očekivani ostvareni prihod, koji će se brodaru nadoknaditi iz županijskog proračuna (potpora).

Članak 9.

Lokalne linije su linije kojima se poboljšava pomorsko prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području općine, odnosno grada.

Lokalne linije odlukom utvrđuje općinsko, odnosno gradsko poglavarstvo uz prethodnu suglasnost Agencije.

Odlukom iz stavka 2. ovoga članka određuje se relacija na kojoj se obavlja prijevoz, minimalna učestalost prijevoza, te vrsta i kapacitet broda odnosno vrsta prijevoza sukladno članku 13. ovoga Zakona, te minimalni iznos pokrića troškova koji premašuje očekivani ostvareni prihod, koji će se brodaru nadoknaditi iz proračuna općine ili grada (potpora).

Članak 10.

Na liniji određenoj prema članku 5. ovoga Zakona, s odgovarajućom vrstom broda, kapacitetom broda, relacijom i učestalosti prijevoza, ne može se istovremeno utvrditi postojanje linije drugog značaja.

Ako županijsko, gradsko ili općinsko poglavarstvo zatraži veću učestalost prijevoza na državnim linijama, dužno je u svojem proračunu osigurati sredstva za davanje potpore prema članku 49. stavku 2. ovoga Zakona, za učestaliji prijevoz na toj liniji.

U slučaju iz stavka 2. ovoga članka prijevoz će obavljati brodar koji je dobio koncesiju za obavljanje prijevoza na toj državnoj liniji.

Članak 11.

Javni prijevoz na linijama iz članka 5. ovoga Zakona obavljaju brodari koji su dobili koncesiju za obavljanje javnog prijevoza na određenoj liniji.

2. Razvrstavanje linija po vrsti i razdoblju obavljanja prijevoza

Članak 12.

Po vrsti prijevoza linije se razvrstavaju u trajektne, brzobrodске i klasične brodske linije.

Članak 13.

Trajektne linije obavljaju se brodovima posebno građenim za prijevoz putnika i vozila.

Brzobrodске linije obavljaju se brzim putničkim brodovima, definiranim u članku 5. Pomorskog zakonika (Narodne novine, broj 181/04).

Klasične brodske linije obavljaju se putničkim brodovima, čija brzina nije manja od 12 čvorova.

Iznimno brodovi koji plove na relacijama kraćim od 5 milja, brzina može biti manja od brzine utvrđene u stavku 3. ovoga članka.

Brodovi iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka moraju udovoljavati primjenjivim zahtjevima tehničkih pravila i posjedovati propisane brodske isprave, zapise i Knjige.

Dodatne tehničke uvjete koji se odnose na brzinu, starost broda, broj putnika, broj vozila koja se mogu prevoziti, te druge uvjete koje mora osigurati brodar za pojedinu liniju propisuje Ministar.

Članak 14.

Linije na kojima se obavlja javni prijevoz prema razdoblju obavljanja prijevoza razvrstavaju se na:

1. cjelogodišnje linije;
2. sezonske linije.

Cjelogodišnje linije jesu linije na kojima se javni prijevoz obavlja redovito tijekom cijele godine.

Sezonske linije jesu linije na kojima se javni prijevoz ne obavlja kontinuirano tijekom cijele godine.

Na državnim linijama iz članka 5. ovoga Zakona javni prijevoz na sezonskoj liniji mora se obavljati najmanje 4 mjeseca godišnje.

Na međunarodnim linijama iz članka 2. stavka 2. ovoga Zakona javni prijevoz mora se obavljati najmanje 4 mjeseca godišnje.

3. Agencija za obalni linijski pomorski promet

Članak 15.

Radi obavljanja poslova u vezi davanja koncesija za obavljanje javnog prijevoza na državnim linijama osniva se Agencija za obalni linijski pomorski promet (u daljnjem tekstu: Agencija).

Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava ostvaruje Vlada Republike Hrvatske.

Sjedište Agencije je u Splitu.

Članak 16.

Na pitanja koja nisu uređena ovim Zakonom, na Agenciju se primjenjuju odredbe Zakona o ustanovama.

Članak 17.

Djelatnost Agencije obuhvaća sljedeće poslove:

1. obavljanje svih poslova u vezi davanja koncesija za državne linije: raspisivanje javnog natječaja, donošenje odluka o davanju i oduzimanju koncesije, sklapanje ugovora o koncesiji, poništavanje javnog natječaja, prijenos koncesije na drugog brodaru, davanje odobrenja za zamjenski brod u slučaju više sile ili koji ne ispunjava uvjete, produženje koncesije u slučaju ponavljanja javnog natječaja, davanje suglasnosti na cjenik usluga;
2. davanje prethodne suglasnosti na odluke iz članka 8. i 9. ovoga Zakona o županijskim, međuzupanijskim i lokalnim linijama;
3. utvrđivanje sezonskog i vansezonskog razdoblja plovidbe;
4. objedinjavanje redova plovidbe;
5. nadzire provedbu odredaba ovoga Zakona, odluke i ugovora o koncesiji, u odnosu na potpore i plaćanje naknade za koncesije za državne linije;
6. ostali poslovi koji su ovim Zakonom povjereni Agenciji.

Članak 18.

Tijela Agencije su Upravno vijeće i ravnatelj.

Članak 19.

Agencijom upravlja Upravno vijeće.

Upravno vijeće ima predsjednika i 4 člana.

Predsjednika i članove Upravnog vijeća imenuje i razrješava Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministra.

U Upravno vijeće imenuju se:

1. dva predstavnika Ministarstva;
2. jedan predstavnik Ministarstva financija;
3. jedan predstavnik Hrvatske gospodarske komore;
4. jedan predstavnik Hrvatskog registra brodova.

Mandat članova i predsjednika Upravnog vijeća je četiri godine. Iste osobe mogu biti ponovno imenovane za člana Upravnog vijeća.

Predsjednika i članove Upravnog vijeća Vlada Republike Hrvatske na prijedlog ministra može razriješiti i prije isteka mandata.

Članak 20.

Upravno vijeće:

1. donosi Statut Agencije uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske;
2. donosi odluke o davanju i oduzimanju koncesije, te odluku o raspisivanju javnog natječaja za davanje koncesije, poništavanju javnog natječaja, prijenosu koncesije, produženju koncesije, davanju odobrenja za zamjenski brod, daje suglasnost na cjenik usluga;
3. utvrđuje sezonsko i vansezonsko razdoblje plovidbe;
4. daje prethodnu suglasnost na odluke o županijskim, međuzupanijskim i lokalnim linijama iz članka 8. i 9. ovoga Zakona;
5. donosi odluke o stjecanju, opterećenju i otuđenju nekretnina u vlasništvu Agencije ili druge imovine do iznosa utvrđenog Statutom, samostalno, a iznad toga iznosa uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske;
6. donosi godišnji program rada i prati njegovo izvršavanje;
7. donosi financijski plan i godišnji obračun;
8. donosi opće akte Agencije;

9. raspisuje natječaj za izbor ravnatelja, te imenuje i razrješava ravnatelja uz suglasnost Ministra;

10. odlučuje o drugim pitanjima utvrđenim ovim Zakonom i Statutom Agencije, kao o ostalim pitanjima koja se odnose na upravljanje Agencijom.

Članak 21.

Voditelj poslovanja Agencije je ravnatelj.

Ravnatelja se imenuje na vrijeme od četiri godine.

Ista osoba može biti ponovno imenovana za ravnatelja.

Ravnatelj za svoj rad odgovara Upravnom vijeću i Ministru.

Ovlasti ravnatelja, te uvjeti koje mora ispunjavati ravnatelj utvrđuju se Statutom Agencije.

Članak 22.

Sredstva za osnivanje i početak rada Agencije osiguravaju se u državnom proračunu.

Prostorije, opremu i druga sredstva za rad koje koristi Ministarstvo ili drugo državno tijelo daje se na korištenje Agenciji, prema popisu - bilanci koje utvrđuje Ministarstvo.

Vlada Republike Hrvatske donosi odluku o davanju na korištenje prostorija, opreme i drugih sredstava za rad Agencije, prema popisu - bilanci iz stavka 2. i 3. ovoga članka.

Do osiguranja prostora i opreme za rad Agencije prema stavku 2. ovoga članka, poslovni prostor i oprema potrebna za rad Agencije može se osigurati uzimanjem u zakup od druge pravne ili fizičke osobe.

Članak 23.

Sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije u skladu s njenim programom rada i financijskim planom osiguravaju se:

1. iz dijela naknade od koncesija na državnim linijama;
2. sredstva iz državnog proračuna.

Visinu dijela naknade iz stavka 1. ovoga članka utvrđuje Vlada Republike Hrvatske na temelju financijskog plana Agencije, najkasnije 30 dana prije završetka tekuće proračunske godine.

Sredstvima iz stavka 1. ovoga članka financiraju se troškovi rada Agencije.

Članak 24.

Sredstva za davanje potpora brodarima sukladno odredbama ovoga Zakona, osiguravaju se u državnom proračunu, kao sredstva Agencije za svaku godinu zasebno, na temelju financijskog plana Agencije.

Članak 25.

Ako u obavljanju svoje djelatnosti Agencija ostvari dobit, odluku o raspolaganju s dobiti, kao i način snošenja gubitka Agencije, donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Upravnog vijeća.

Republika Hrvatska solidarno i neograničeno odgovara za obveze Agencije.

4. Koncesije

Članak 26.

Pravo obavljanja javnog prijevoza stječe se na temelju koncesije.

Odluku o davanju koncesije za državne linije donosi Agencija.

Odluku o davanju koncesije za županijske linije donosi županijsko poglavarstvo, a odluku o davanju koncesije za lokalne linije općinsko odnosno gradsko poglavarstvo.

Odluku o davanju koncesije za međužupanijske linije donose nadležna županijska poglavarstva u suglasnosti.

Odluke o davanju koncesije iz stavka 2. i 3. ovoga članka donose se uz suglasnost Agencije.

Ako se županijska poglavarstva u roku od 30 dana od dana završetka natječaja ne usuglase u vezi donošenja odluke o davanju koncesije za međužupanijske linije natječaj se poništava.

Članak 27.

Odluke o davanju koncesije za obavljanje javnog prijevoza donosi se na temelju provedenog javnog natječaja.

Odluku o raspisivanju javnog natječaja donosi tijelo iz članka 26. stavka 2. do 4. ovoga Zakona ovlašteno za donošenje odluke o davanju koncesije (u daljnjem tekstu: davatelj koncesije).

Odluka o raspisivanju javnog natječaja osobito sadrži: liniju za koju se daje koncesija, vrstu prijevoza i razdoblje obavljanja prijevoza, vrstu i kapacitet broda, očekivani broj putnika godišnje, rok na koji se daje koncesija; početni iznos naknade za koncesiju, najvišu cijenu usluge, minimalni iznos potpore, rok trajanja natječaja, dan predaje i otvaranje ponuda, te druge podatke potrebne za dobivanje koncesije.

U slučaju ponavljanja javnog natječaja početni kriteriji za javni natječaj ne mogu biti drugačiji od uvjeta iz prethodnog natječaja.

Članak 28.

Koncesija za obavljanje javnog prijevoza može se dati pravnoj i fizičkoj osobi upisanoj u sudski, odnosno obrtni registar u Republici Hrvatskoj za obavljanje djelatnosti pomorskog obalnog prijevoza putnika i robe, koja ispunjava sljedeće uvjete:

1. da je u upisnom listu broda kojim obavlja javni prijevoz upisana kao kompanija sukladno članku 5. stavak 1. točka 34) Pomorskog zakonika;
2. da u vlasništvu ima odgovarajući brod za obavljanje prijevoza na liniji za koju traži koncesiju;
3. da je brod iz točke 2. ovoga članka upisan u upisnik trgovačkih brodova Republike Hrvatske i da je proveden postupak carinjenja, osim za slučaj iz članka 46. stavka 3. ovoga Zakona;
4. da brod ispunjava propisane tehničke uvjete iz članka 13. ovoga Zakona;
5. da su članovi posade broda hrvatski državljani, odnosno država članica EU, a koji imaju sklopljen ugovor o radu s brodarom.

Iznimno, za održavanje lokalnih brodskih linija kraćih od 3 Nm može se obavljati brodicom namijenjenom za gospodarske svrhe, koja je upisana u evidenciju brodica (očevidnik).

Prilikom podnošenja ponude za dobivanje koncesije podnositelj ponude mora pružiti dokaze da će ispuniti uvjete iz stavka 1. točke 1., 2. i 3. ovoga članka, a te uvjete mora ispuniti do sklapanja ugovora o koncesiji.

Članak 29.

Prilikom davanja koncesije prednost ima brodar koji je ponudio veću naknadu za koncesiju na određenoj liniji, ne traži potporu ili traži manju visinu potpore, a brod je manje starosti, a veće udobnosti.

Podrobniji uvjeti za vrednovanje kriterija iz stavka 1. ovoga članka utvrđuju se propisom iz članka 39. ovoga Zakona.

Članak 30.

Postupak za provođenje natječaja za davanje koncesije za obavljanje javnog prijevoza obavlja stručno povjerenstvo.

Članove stručnog povjerenstva za provođenje natječaja za davanje koncesija na:

1. državnim linijama imenuje Upravno vijeće Agencije;
2. županijskim i međužupanijskim linijama županijsko poglavarstvo odnosno županijska poglavarstva;
3. lokalnim linijama općinsko ili gradsko poglavarstvo.

Stručno povjerenstvo iz stavka 2. točke 1. ovoga članka sačinjavaju dva predstavnika Ministarstva, koji obavljaju poslove koji se odnose na javni prijevoz, predstavnik lučke kapetanije na čijem se području održava linija, predstavnik Hrvatskog registra brodova i predstavnik županijske gospodarske komore u kojoj se održava linija.

Stručno povjerenstvo iz stavka 2. točke 2. ovoga članka sačinjavaju dva predstavnika upravnog tijela županije nadležnog za poslove pomorskog prometa, predstavnik lučke kapetanije na čijem se području održava linija, predstavnik Hrvatskog registra brodova i predstavnik županijske gospodarske komore.

Stručno povjerenstvo iz stavka 2. točke 3. ovoga članka sačinjavaju dva predstavnika općine, odnosno grada, predstavnik lučke kapetanije na čijem se području održava linija, predstavnik Hrvatskog registra brodova i predstavnik županijske gospodarske komore.

Članak 31.

Stručno povjerenstvo iz članka 30. ovoga Zakona, nakon provedenog natječaja podnosi davatelju koncesije obrazloženo mišljenje s prijedlogom najpovoljnije ponude za koncesiju.

Članak 32.

Koncesija za obavljanje javnog prijevoza daje se na rok od jedne do deset godina i to:

1. za državne linije od pet do deset godina,
2. za županijske i međužupanijske linije od tri do osam godina,
3. za lokalne linije od jedne do pet godina.

Koncesijsko razdoblje iz stavka 1. ovoga članka može se produžiti na zahtjev ovlaštenika koncesije, ukoliko ovlaštenik koncesije postojeći brod zamijeni novim brodom s kojim bi se povećala sigurnost i kvaliteta usluge.

Razdoblje za koje se produžava koncesija utvrđuje se temeljem visine ulaganja u novi brod.

Odluku o produženju koncesije donosi davatelj koncesije.

Članak 33.

Ako se na natječaj ne jave brodari koji ispunjavaju uvjete ili se ne javi niti jedan brodar natječaj se poništava.

Ako podnositelj najpovoljnije ponude odustane, izbor se može izvršiti između drugih ponuda koje ispunjavaju uvjete ili poništiti natječaj.

Članak 34.

Odluka o davanju koncesije donosi se za svaku liniju na kojoj se obavlja javni prijevoz.

Odluka o davanju koncesije sadrži osobito: određenje broдача, liniju po značaju pravca, vrstu prijevoza i razdoblje obavljanja prijevoza, učestalost linije, vrstu i kapacitet broда, rok na koji se daje koncesija, način određivanja cijene usluga, kriterije za određivanje i način plaćanja naknade za koncesiju, kriterije za određivanje potpore, te otkazni rok.

Članak 35.

Protiv odluke o davanju koncesije koju donose tijela iz članka 26. stavka 2. do 4. ovoga Zakona može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Na postupak donošenja odluke o davanju koncesije primjenjuju se odredbe Zakona o općem upravnom postupku, ako ovim Zakonom nije drugačije određeno.

Članak 36

Na temelju odluke o davanju koncesije sklapa se ugovor o koncesiji.

Prava i obveze na temelju koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji.

Ugovorom o koncesiji pobliže se razrađuju bitni sastojci iz odluke o koncesiji, uvjeti koje ovlaštenik koncesije mora ispunjavati tijekom trajanja koncesije, jamstva korisnika koncesije, cijena usluge, visina i način plaćanja naknade za koncesiju, kao i instrumenti osiguranja plaćanja naknade za koncesiju, visina potpore, početak obavljanja prijevoza, te ostala prava i obveze ovlaštenika i davatelja koncesije.

Ugovor o koncesiji sklapa davatelj i ovlaštenik koncesije.

Ugovor o koncesiji mora se sklopiti u roku 60 dana od dana donošenja odluke o davanju koncesije.

Ako odluka o davanju koncesije sadrži uvjet koji se mora ispuniti do sklapanja ugovora o koncesiji, a ovlaštenik koncesije ne ispuni taj uvjet ugovor o koncesiji neće se sklopiti i odluka o davanju koncesije prestaje važiti.

Ako se bez obzira na razloge ugovor ne sklopi u roku iz stavka 5. ovoga članka, odluka o davanju koncesije prestaje važiti.

Članak 37.

Prava i obveze ovlaštenika koncesije iz odluke i ugovora o koncesiji mogu se privremeno prenijeti na drugog broдача koji ispunjava uvjete iz članka 28. ovoga Zakona, ako na strani ovlaštenika koncesije nastupe takve okolnosti uslijed kojih on više nije u mogućnosti ili mu je znatno otežano ispunjavanje prava i obveza iz odluke i ugovora o koncesiji.

U slučaju nastanka okolnosti iz stavka 1. ovoga članka, koje se ne mogu otkloniti u roku 45 dana, davatelj koncesije dužan je hitno raspisati natječaj za davanje koncesije.

Koncesijski odnos prema stavku 1. ovoga članka može trajati najduže do okončanja postupka provedenog po ponovljenom javnom natječaju.

O prijenosu prava i obveza iz stavka 1. ovoga članka odlučuje davatelj koncesije.

Članak 38.

Za koncesiju obavljanja javnog prijevoza plaća se naknada.

Naknada za koncesiju sastoji se od stalnog i promjenjivog dijela.

Naknada od koncesije prihod je:

1. za državne linije državnog proračuna, odnosno Agencije sukladno članku 23. ovoga Zakona;
2. za županijske linije proračuna županije;
3. za međužupanijske linije proračuna županija, davatelja koncesije u jednakim dijelovima;
4. za lokalne linije proračuna općine ili grada.

Članak 39.

Podrobnije uvjete i postupak davanja koncesije, te kriteriji za određivanje cijene usluge, visine naknade, način plaćanja i instrumente osiguranja plaćanja naknade za koncesiju propisuje Vlada Republike Hrvatske.

Članak 40.

Koncesija prestaje:

1. istekom vremena na koji je dana;
2. odreknućem ovlaštenika koncesije prije isteka vremena na koji je koncesija dana;
3. ako je ovlašteniku koncesije odlukom nadležnog tijela trajno zabranjeno obavljanje djelatnosti za koju je koncesija dana;
4. prestankom pravne osobe ili smrću fizičke osobe ovlaštenika koncesije, ako pravni sljednik pravne osobe ili nasljednici fizičke osobe ne zatraže potvrdu koncesije u roku šest mjeseci;
5. oduzimanje koncesije od strane davatelja koncesije;
6. sporazumnim raskidom ugovora o koncesiji.

Odluku o prestanku koncesije donosi davatelj koncesije.

Članak 41.

Koncesija se može oduzeti:

1. ako ovlaštenik ne obavlja javni prijevoz sukladno uvjetima iz odluke i ugovora o koncesiji;
2. ako se ovlaštenik ne pridržava odredbi ovoga Zakona i propisa za njegovo provođenje, koje se odnose na obavljanje prijevoza za koji je dobio koncesiju;
3. ako ne plaća ili neuredno plaća naknadu za koncesiju.

Ovlaštenik koncesije kojem je koncesija oduzeta iz razloga navedenih u stavku 1. ovoga članka, nema pravo na naknadu zbog raskida ugovora.

U slučaju oduzimanja koncesije sva prava stečena odlukom o koncesiji prestaju važiti istekom otkaznog roka utvrđenog u odluci o koncesiji.

Članak 42.

Ako se na liniji iz članka 5. ovoga Zakona, u prethodnom razdoblju ne kraćem od godinu dana, obavljanje prometa fizički poveća za 30 %, a korisnik koncesije postojećim kapacitetima nije u mogućnosti udovoljiti povećanju prometa, može se na toj liniji dati još jedna koncesija.

U slučaju iz stavka 1. ovoga članka ovlaštenik koncesije ima pravo na raskid ugovora.

Ako na određenoj liniji u jednogodišnjem razdoblju dođe do smanjenja prometa, može se povećati visina potpore.

O povećanju visine potpore u smislu stavka 3. ovoga članka zatražit će se mišljenje Ministarstva financija i Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja.

Članak 43.

Za svaku liniju iz članka 5. ovoga Zakona ovlaštenik koncesije mora osigurati zamjenski brod istih ili približno istih karakteristika, u roku utvrđenom u odluci o raspisivanju javnog natječaja, a koji ovisi o duljini linije, ali ne može biti duži od 24 sata.

U slučaju više sile davatelj koncesije može iznimno dopustiti privremeno obavljanje prijevoza, dok traju takve okolnosti, a najduže 30 dana zamjenskim brodom koji ne ispunjava uvjete iz članka 13. ovoga Zakona, ako bi prekid linije značajnije poremetio život na otocima.

Višom silom ne smatra se prekid plovidbe do kojeg bi došlo zbog nesposobnosti broda za plovidbu.

Članak 44.

Ako tijekom trajanja koncesije nastanu promjene zbog kojih je u javnom interesu potrebno ograničiti opseg koncesije ili izvršiti potrebne promjene bitnih elemenata koncesije radi prilagođavanja novonastalom stanju, odgovarajuće će se izmijeniti odluka i ugovor o koncesiji.

U slučaju iz stavka 1. ovoga članka ovlaštenik koncesije ima pravo na raskid ugovora.

Članak 45.

Na brodovima na kojima se obavlja javni prijevoz službeni jezik posade je hrvatski jezik.

Članak 46.

U slučaju poništenja natječaja, dosadašnjem ovlašteniku koncesije može se produžiti koncesija najduže do okončanja postupka provedenog prema ponovljenom javnom natječaju.

Ako ovlaštenik koncesije ne pristane na produženje koncesije prema stavku 1. ovoga članka, davatelj koncesije može izravnom pogodbom koncesiju dati drugom brodaru u istom opsegu i pod poblize istim uvjetima kao i ranija koncesija.

Iznimno, ako u slučaju iz stavka 2. ovoga članka nema zainteresiranog domaćeg brodara koncesija se može privremeno dati i stranom brodaru čiji brodovi viju zastavu države članice EU.

Koncesija iz stavka 2. i 3. ovoga članka može trajati najduže do okončanja postupka provedenog prema ponovljenom javnom natječaju.

Na način propisan u stavku 2., 3. i 4. ovoga članka postupit će se i u slučaju oduzimanja koncesije.

5. Cijene i cjenik usluga

Članak 47.

Cijene javnog prijevoza na linijama koje povezuju otoke s kopnom i otoke međusobno za stanovnike otoka određuju se na način da ne budu veće od cijene prijevoza na linijama iste udaljenosti u županijskom cestovnom prijevozu matične obalno otočne županije.

Učenici, studenti, umirovljenici i osobe starije od 65 godina koji imaju prebivalište na otoku, te zdravstveni djelatnici pri obavljanju redovitih i hitnih prijevoza bolesnika imaju pravo na besplatan javni prijevoz na linijama koje povezuju otok s kopnom i otoke međusobno, što dokazuju odgovarajućom ispravom.

Otočnim godišnjim programom Republike Hrvatske utvrditi će se popust na cijene u javnom prijevozu osobnih i teretnih vozila za fizičke i pravne osobe koje imaju prebivalište odnosno sjedište na otocima.

Radi naknade dijela prihoda koje brodari ne mogu ostvariti zbog određivanja cijena iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka, smanjit će se visina naknade za koncesiju ili povećati potpora.

Ministar uz suglasnost ministra financija donijet će propis o vrstama isprava, te načinu ostvarivanja prava na povlaštenu prijevoz iz stavka 1. do 3. ovoga članka.

Članak 48.

Cjenik usluga utvrđuje brodar koji je dobio koncesiju za obavljanje javnog prijevoza na određenoj liniji.

Na cjenik usluga suglasnost daje davatelj koncesije.

6. Potpore

Članak 49.

Ako za obavljanje javnog prijevoza na određenim linijama na kojima brodari uzimajući u obzir vlastiti gospodarski interes temeljen na tržišnim principima pod danim uvjetima i u danom opsegu ne bi preuzeli obvezu obavljanja toga prijevoza, daje se potpora.

Potpore se daje u slučaju iz stavka 1. ovoga članka, kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi, a s ciljem osiguranja javnog prijevoza na toj liniji.

Članak 50.

Ovlašteniku koncesije koji obavlja javni prijevoz na liniji kojoj pripada potpora, visina naknade za koncesiju umanjit će se za visinu dobivene potpore prema članku 49. ovoga Zakona.

Kriteriji za davanje potpore detaljnije se uređuju propisom iz članka 39. ovoga Zakona.

Ovlaštenik koncesije koji je dobio potporu mora za liniju za koju je dobio potporu voditi posebno knjigovodstvo po principu profitnog centra.

Članak 51.

Sredstva za osiguranje potpore sukladno članku 50. ovoga Zakona, osiguravaju se:

1. za državne linije u državnom proračunu, sukladno članku 24. ovoga Zakona;
2. za županijske i međuzupanijske linije u proračunu županija davatelja koncesije;
3. za lokalne linije u proračunu općine odnosno grada.

7. Red plovidbe

Članak 52.

Red plovidbe utvrđuje brodar nakon usuglašavanja prema članku 53. ovoga Zakona.

Red plovidbe za svaku liniju sadrži: naziv brodara, broj i vrstu linije, luke pristajanja, obvezno vrijeme polaska i dolaska u luku, razdoblje u kojem se linija održava i rok važenja reda plovidbe.

Cjelogodišnji red plovidbe može sadržavati sezonsko i vansezonsko razdoblje.

Agencija svake godine na prijedlog brodara utvrđuje početak i vrijeme trajanja sezonskog i vansezonskog razdoblja plovidbe.

Red plovidbe mora se utvrditi najkasnije 60 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe.

Članak 53.

Brodari su obvezni redove plovidbe u unutarnjem i međunarodnom linijskom pomorskom prometu, na linijama iz članka 2. stavka 2. i članka 5. ovoga Zakona međusobno uskladiti u Hrvatskoj gospodarskoj komori i to u županijskim komorama Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik.

Brodar je dužan red plovidbe dostaviti nadležnoj županijskoj komori, radi usklađivanja s redovima vožnje drugih vidova prometa, te gospodarskim interesima i interesima žitelja na otocima i nadležnim predstavnicima Otočnog vijeća.

Suglasnost na redove plovidbe za linije iz članka 2. stavka 2. i članka 5. ovoga Zakona daje Agencija na temelju usuglašenog i predloženog reda plovidbe od strane nadležne županijske gospodarske komore, nadležne lučke uprave i lučke kapetanije.

Članak 54.

Agencija je dužna utvrditi red plovidbe pravovremeno objediniti, objaviti i dostaviti brodarima najmanje 30 dana prije dana njegova stupanja na snagu.

Radi uvida korisnika usluga, drugih zainteresiranih fizičkih i pravnih osoba u red plovidbe, brodari su dužni objaviti red plovidbe na mjestima gdje brodar prodaje isprave za prijevoz putnika, tereta i vozila, kao i kod lučkih kapetanija koje obavljaju nadzor nad pridržavanjem reda plovidbe, kao i na Internet stranicama.

Članak 55.

Brodar je obavezan pridržavati se objavljenog reda plovidbe, koji se ne može mijenjati tijekom njegovog razdoblja primjene.

Iznimno, od odredbe stavka 1. ovoga članka, red plovidbe može biti izmijenjen uz suglasnost Agencije, ako se određena linija ukida, dodaje nova linija ili izmjeni njena relacija zbog izvanrednih okolnosti koje su neovisne od volje broдача.

Ako brod ne može preuzeti sve prispjele putnike i vozila brodar će osigurati kontinuirano obavljanje javnog prijevoza sukladno uvjetima utvrđenim u odluci o raspisivanju javnog natječaja.

III. POVREMENI PRIJEVOZ

Članak 56.

Povremeni prijevoz putnika u obalnom pomorskom prometu jesu prijevozi koji se ne obavljaju prema utvrđenim redovima plovidbe.

Povremeni prijevoz putnika iz stavka 1. ovoga članka smatra se osobito prijevoz kao sastavni dio turističke ponude (izletničkog programa, turističkog paket aranžmana, transfera putnika), te taxi prijevoz i prijevoz djelatnika pravnih i fizičkih osoba za njihove potrebe.

Brodar koji obavlja prijevoz putnika kao sastavni dio turističke ponude, ne smije obavljati transfer odnosno prijevoz putnika koji nisu korisnici turističke ponude.

Taxi prijevoz je povremeni prijevoz putnika bez utvrđenog reda plovidbe i prema javno objavljenom cjeniku, za prijevoz pojedinaca ili grupe od najviše 12 putnika.

Taxi prijevoz može obavljati samo pravna ili fizička osoba registrirana za tu djelatnost, sa prijavljenim brodom odnosno brodicom za gospodarsku namjenu i ishodovanim koncesijskim odobrenjem.

Članak 57.

Povremeni prijevoz putnika u obalnom pomorskom prometu ne smatra se javnim prijevozom.

Članak 58.

Povremeni prijevoz putnika kao sastavni dio turističke ponude organiziraju pravne i fizičke osobe sukladno odredbama propisa kojim se uređuje turistička djelatnost.

Pravne i fizičke osobe organiziraju povremeni prijevoz svojih djelatnika za svoje potrebe.

IV. INSPEKCIJSKI NADZOR

Članak 59.

Inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i propisa donesenih temeljem njega obavljaju inspektori i drugi ovlašteni državni službenici Ministarstva.

V. PREKRŠAJI

Članak 60.

Povrede odredaba ovoga Zakona smatraju se pomorskim prekršajima.

Na postupak i tijela za vođenje prekršaja iz stavka 1. ovoga članka primjenjuju se odredbe članka 989. stavak 2. i članci 990. do 992. Pomorskog zakonika.

VI. KAZNENE ODREDBE

Članak 61.

Novčanom kaznom od 5.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba koja:

1. obavlja javni prijevoz bez odluke i ugovora o koncesiji (članak 36.);

2. na cjenik usluga ne zatraži suglasnost davatelja koncesije (članak 48. stavak 2.);
3. ne utvrdi red plovidbe u propisanom roku (članak 52. stavak 5.);
4. ne dostavi red plovidbe nadležnoj županijskoj komori (članak 53. stavak 2.);
5. ne objavi red plovidbe (članak 54. stavak 2.);
6. se ne pridržava objavljenog reda plovidbe (članak 55.);
7. ne osigura da je službeni jezik posade na brodu hrvatski jezik (br. 45.);
8. koji na brodu ima člana posade koji ne ispunjava uvjete iz članka 28. stavak 1. točka 6. ili stavka 3. ovoga Zakona;
9. ukoliko brodar u određenom roku ne osigura zamjenski brod sukladno odredbama članka 43. stavka 1. ovoga Zakona.

Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom od 1.000,00 do 5.000,00 kuna.

Za prekršaj iz stavka 1. točke 6. ovoga članka kaznit će se i zapovjednik broda novčanom kaznom od 1.000,00 do 2.000,00 kuna.

VII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 62.

Vlada Republike Hrvatske imenovat će privremenog ravnatelja Agencije na prijedlog Ministra u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Privremeni ravnatelj obaviti će pripreme za početak rada Agencije, te podnijeti prijedlog za upis u sudski registar.

Vlada Republike Hrvatske imenovat će Upravno vijeće u roku 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona, a u daljnjem roku od 30 dana Upravno vijeće donijet će Statut Agencije.

Obvezuje se Ministarstvo, da u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona utvrdi popis bilancu, opreme i sredstava iz članka 22. stavka 2. ovoga Zakona, koja se daju na korištenje Agenciji.

Do početka rada Agencije iz članka 15. ovoga Zakona poslove Agencije obavljat će Ministarstvo.

Protiv odluke o davanju koncesije koju donosi Ministarstvo žalba nije dopuštena, već se neposredno može pokrenuti upravni spor.

Do početka rada Agencije sredstva za provođenje ovog Zakona osigurat će se u državnom proračunu u okviru sredstava za rad Ministarstva.

Članak 63.

Jadrolinija, društvo za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta, Rijeka koja je do dana stupanja na snagu ovoga Zakona održavala državne linije temeljem posebnog zakona, nastavlja održavati postojeće linije do preuzimanja linije od strane broдача koji je dobio koncesiju za obavljanje prijevoza na određenoj liniji, sukladno odredbama ovoga Zakona.

Brodari koji na dan stupanja na snagu ovoga Zakona održavaju državne linije temeljem rješenja o odobrenju za održavanje određene linije nastavljaju održavati postojeću liniju do preuzimanja linije od strane broдача koji je dobio koncesiju za obavljanje prijevoza na određenoj liniji, sukladno odredbama ovoga Zakona.

Brodari koji na dan stupanja na snagu ovoga Zakona održavaju državne linije temeljem ugovora o održavanju određene linije nastavljaju održavati postojeću liniju do preuzimanja linije od strane broдача koji je dobio koncesiju za obavljanje prijevoza na određenoj liniji, sukladno odredbama ovoga Zakona uz mogućnost izmjene uvjeta iz dosadašnjeg ugovora nastalih u poslovanju zbog izmijenjenih uvjeta na tržištu.

U slučaju da broдар iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka ne može održavati liniju ili prestane ispunjavati uvjete za održavanje te linije, Agencija će odrediti drugog broдача koji ispunjava uvjete za održavanje te linije da obavlja prijevoz do trenutka preuzimanja linije od strane broдача koji je dobio koncesiju za obavljanje prijevoza na toj liniji, sukladno odredbama ovoga Zakona.

Za održavanje linija sukladno odredbama stavka 1. do 4. ovoga članka na kojima se od ostvarenih prihoda ne mogu pokriti ukupni troškovi prijevoza, razlika sredstava osigurat će se u državnom proračunu.

Članak 64.

Brodari, koji na dan stupanja na snagu ovoga Zakona održavaju županijske i lokalne linije nastavljaju održavati liniju do trenutka preuzimanja linije od strane broдача koji je dobio koncesiju, sukladno odredbama ovoga Zakona.

Brodari koji na dan stupanja na snagu ovoga Zakona održavaju županijsku liniju temeljem rješenja o davanju odobrenja za održavanje linije nastavljaju održavati postojeću liniju do isteka roka određenog u rješenju.

U slučaju da broдар iz stavka 1. ovoga članka ne može održavati liniju ili prestane ispunjavati uvjete za održavanje određene linije, nadležno županijsko, gradsko ili općinsko poglavarstvo odredit će drugog broдача koji ispunjava uvjete za održavanje te linije, da obavlja

prijevoz na toj liniji do preuzimanja linije od strane broдача koji je dobio koncesiju za obavljanje prijevoza na toj liniji, sukladno odredbama ovoga Zakona.

Za održavanje županijskih i lokalnih linija prema stavku 1. ovoga članka na kojima se iz ostvarenih prihoda ne mogu podmiriti ukupni troškovi prijevoza, razlika sredstava osigurat će u proračunu nadležne županije, grada ili općine.

Članak 65.

Agencija će sukcesivno godišnje raspisivati javni natječaj za davanje koncesija za određeni broj državnih linija, sukladno raspoloživim sredstvima planiranim u Državnom proračunu Republike Hrvatske s time da se u roku od 5 godina obuhvate sve državne linije.

Natječaj za davanje koncesije za županijske i međuzupanijske linije kao i lokalne linije raspisati će nadležno tijelo iz članka 26. stavka 3. i 4. ovoga Zakona o najkasnije u roku godine dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 66.

Vlada Republike Hrvatske donijet će propis iz članka 29. stavka 2., članka 39. i članka 50. stavka 2. ovoga Zakona u roku 90 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Ministar će donijeti propis iz članka 2. stavka 3., propis iz članka 13. stavka 6. i članka 47. stavka 5. ovoga Zakona u roku 90 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 67.

Linije iz članka 7., 8. i 9. nadležna tijela utvrdit će u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 68.

Do stupanja na snagu propisa iz članka 47. stavka 5. ovoga Zakona, ostaje na snazi Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na besplatan prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu ("Narodne novine", broj 52/05).

Članak 69.

Privatizaciji Jadrolinije, društva za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta, Rijeka može se pristupiti tek nakon dodjele koncesija za sve državne linije sukladno odredbama ovoga Zakona.

Članak 70.

Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaje važiti:

- Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu ("Narodne novine", broj 131/97),
- članci 3. do 6. i članak 19. Zakona o Jadroliniji, Rijeka (Narodne novine, broj 11/96),
- članak 10. stavak 3., članak 10. stavci 1., 2., 4. i 6. u dijelu koji se odnosi na pomorski promet, članak 12. stavci 1. do 5., članak 12. stavak 6. u dijelu koji se odnosi na pomorski promet Zakona o otocima ("Narodne novine", br. 34/99, 32/02).

Članak 71.

Ovaj Zakon stupa na snagu danom objave u "Narodnim novinama".

OBRAZLOŽENJE KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA

I. RAZLOZI ZBOG KOJIH SE ZAKON DONOSI

Kvalitetna prometna povezanost otoka s priobaljem jedna je od osnovnih pretpostavki za život stanovništva i za funkcioniranje gospodarstva na otocima, to je egzistencijalna potreba otočana i preduvjet za razvoj otoka. Stoga javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu ima status djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku.

Obavljanje ove djelatnosti sada je uređeno Zakonom o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine, broj 131/97), Zakonom o Jadroliniji, Rijeka (Narodne novine, broj 11/96) i Zakonom o otocima (Narodne novine, br. 34/99 i 32/02).

Sukladno ovim Zakonima, čiji je cilj omogućavanje kontinuiranog i redovitog prijevoza između obalnih i otočnih mjesta, dužobalne i međuotočne povezanosti, uspostavljen je sustav obalnog linijskog pomorskog prometa kojega karakterizira cjelogodišnji svakodnevni prijevoz na 46 redovnih državnih linija (21 trajektna, 14 brzobrodskih, 7 klasičnih brodskih i 4 brodsko/trajektne) na kojima je 2000. godine ukupno prevezeno 6.769.065 putnika i 1.810.530 vozila, 2001.godine 7.693.551 putnika i 2.095.512 vozila, da bi 2004. godine bilo ukupno prevezeno 9.765.122 putnika i 2.572.295 vozila.

Sustavom pomorskih veza obuhvaćeno je 45 naseljenih otoka (od ukupno 49) sa 117.099 stanovnika i poluotok Pelješac sa 7.761 stanovnika. 42 otoka imaju redoviti svakodnevni prijevoz, dok 3 otoka (Kornati, M. Srakane i Sv. Andrija s ukupno 10 stanovnika) nemaju redovite svakodnevne veze.

Osnovne postavke na kojima se temelje odredbe spomenutih zakona utvrđuju da se na linijama, razvrstanim prema značaju na državne, županijske i lokalne, na vezama kopno-otoci, otoci međusobno i na dužobalnim linijama od interesa za Republiku Hrvatsku, Republika Hrvatska osigurava brodarima razliku između prihoda i stvarnih prijevoznih troškova, za što se sredstva osiguravaju u državnom proračunu odnosno proračunima županije, općine ili grada.

Zbog nerazvijenosti i slabe naseljenosti otoka, potražnja za linijskim putničkim prijevozom neravnomjerna je tijekom cijele godine i posebice je niska izvan turističke sezone, što rezultira i niskom prosječnom godišnjom popunjenošću prijevoznih kapaciteta koja prosječno godišnje za vozila iznosi 35%, a za putnike 16%. Ovakvo stanje odražava se na financijsko poslovanje trgovačkih društava - brodara koji obavljaju prijevoz. Kako je većina linija u sustavu linijskog pomorskog prometa nerentabilna, javna funkcija, a time i brodari poprimaju obilježje nerentabilnosti pa se za redovno poslovanje brodara, kao što je naprijed rečeno, nedostatna sredstva između ostvarenih prihoda i stvarnih troškova osiguravaju u državnom proračunu odnosno u proračunima županije, općine ili grada.

S obzirom na duljinu i razvedenost obale i otoka, stanje naseljenosti i potrebe prometno-tehnološke prilagodbe prijevoza egzistencijalnim i gospodarskim potrebama u sustavu javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza putnika, tereta i vozila, u dosadašnjem razdoblju oblikovala su se tri podsustava linija koja se odnose na trajektne linije namijenjene prijevozu prvenstveno vozila i tereta, ali i putnika, klasične brodske linije sa isključivom namjenom prijevoza putnika i brzobrodске linije sa također isključivom namjenom brzog, a prema potrebi i

mogućnostima, i višekratnog prijevoza putnika dnevno. Trajektne linije koje povezuju otoke s kopnom, u pravilu obavljaju prijevoz i na linijama klasičnog i brzobrodskog prijevoza.

* * * * *

Osnovno obilježje cjelokupnog putničkog pomorskog prometa na Jadranu karakterizira državni brodar Jadrolinija sa ukupno 55 vlastitih brodova (u tome: 36 trajekata za cjelogodišnje dnevno otočno i međutočno povezivanje, 5 trajekata u dužobalnoj i međunarodnoj plovidbi, 8 katamarana, 1 hidrobuss, 5 klasičnih putničkih brodova) ukupnog kapaciteta 3.300 vozila i 25.540 putnika, prosječne starosti 26,5 godina. Ovaj Brodar obavlja blizu 90% cjelokupnog putničkog prometa i održava uglavnom sve državne linije (46) na Jadranu.

U 2004. godini Jadrolinija je ukupno prevezla 8.140.000 putnika i 2.153.598 vozila, što je povećanje za 4,7% u putnicima odnosno 3,0% u vozilima u odnosu na 2003. godinu, a u što je uključen i ostvareni promet na 7 državnih brzobrodskih linija koje temeljem javnog natječaja održava ovo Društvo na relacijama Mali Lošinj - Rijeka, Novalja - Rab - Rijeka, Olib - Silba - Premuda - Zadar, Ist - Zapuntel - Brgulje, Božava - Zverinac - Sestrunj - Rivanj - Zadar, Jelsa - Bol - Split i Ubli - Vela Luka - Hvar - Split.

Zahvaljujući upravo jakosti ovoga nacionalnog prijevoznika i njegovoj organiziranosti kroz jedinstveni sustav, osigurana je u svakom trenutku velika prilagodljivost prometnim potrebama kao i zamjenjivosti brodova na plovnim područjima Jadrana.

No osim Jadrolinije, već u ovom trenutku na hrvatskom Jadranu, postoji i 10-tak drugih privatnih brodara koji obavljaju javni obalni linijski pomorski prijevoz.

To su: Rapska plovidba d.d., Rab na linijama Jablanac - Mišnjak i Rab - Lun sa četiri trajekta, Lošinjska plovidba - Brodarstvo d.d., Mali Lošinj jednim trajektom na liniji Pula - Mali Lošinj - Zadar, Mediteranska plovidba d.d., Korčula na linijama Korčula - Orebić, Korčula - Drvenik sa dva trajekta i dva putnička broda, te Ribarska proizvođačka zadruga Vrgada na liniji Biograd - Tkon.

Od 2000. godine donošenjem Zakona o otocima, u sustav javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza, temeljem provedenog javnog natječaja, uključuju se u rad i brodari brodovima za brzobrodski prijevoz i to: Alpex d.d., Rijeka, na relaciji Dubrovnik - Elafiti - Sobra (Polače), Miatrade d.o.o. Zadar, na relaciji Sali - Zadar, G & V Line d.o.o. Dubrovnik, na relaciji Rava - Iž - Zadar, SEM Marina d.o.o., Split, na relacijama Split - Vis i Rogač - Šolta, Ivante d.o.o. Zlarin, na relaciji Žirje - Kaprije - Šibenik i M.B. Kapetan Luka, Jesenice, na relaciji Korčula - Hvar - Split.

* * * * *

Primjena važećeg Zakona o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu iz 1997. godine koji u najvećoj mjeri uređuje ovu materiju, uz poseban Zakon o Jadroliniji, Rijeka i Zakon o otocima, ukazuje na određene ograničavajuće nedorečenosti i nedostatke u uvjetima tržišnog gospodarstva.

Radi stvaranja pretpostavki unapređenja i efikasnijeg obavljanja ove djelatnosti koja je od interesa za Republiku Hrvatsku kao i nastavka usklađivanja propisa Europske zajednice s propisima domaćeg zakonodavstva sa svrhom povećanja kvalitete usluga povezivanja kopna i otoka, povećanja sigurnosti plovidbe u povezivanju kopna i otoka, uvođenja konkurencije

u obalnom linijskom pomorskom prometu, a time i razvoja brodarstva u nacionalnoj plovidbi, ocijenjeno je opravdanim i nužnim da se ide sa donošenjem novoga Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu koji će na novim osnovama koncesioniranja putničkih linija rješavati ovu materiju.

Paralelno s donošenjem novoga zakona nužno će biti odgovarajuće odredbe Zakona o Jadroliniji, Rijeka i Zakona o otocima staviti van snage, kako se ubuduće ne bi dešavalo da ovu materiju uređuje više zakona.

Jedan od ciljeva Vlade Republike Hrvatske je postupna kontrolirana privatizacija državnog brodarstva u cilju daljnjeg razvijanja tržišnog poslovanja u održavanju javnog putničkog linijskog prijevoza, vodeći računa o funkcioniranju sustava otočne povezanosti.

Potrebno je naglasiti da novi Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, koji se temelji na pravu obavljanja javnog linijskog prometa dodjelom koncesija putem javnog natječaja, predstavlja značajan element u fazi provedbe moguće privatizacije Jadrolinije.

Stoga je neosporno da je ovaj Zakon povezan sa sudbinom državnog brodarstva, o čemu je bilo dosta govora prilikom rasprave o Prijedlogu zakona u saborskoj proceduri u srpnju ove godine.

Upravo iz tog razloga Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka kao resorno Ministarstvo nadležno za stanje u ovoj oblasti, naručilo je početkom travnja ove godine izradu Studije od strane Ekonomskog fakulteta, Sveučilišta u Zagrebu na temu «Konceptija i prijedlog privatizacije Jadrolinije».

Prvenstveni cilj izrade ove Studije bio je da se kroz njenu izradu i strategiju razvitka Društva dobije odgovor znanosti o mogućoj privatizaciji Jadrolinije, kako bi se u potpunosti otvorila tržištu, odnosno na koji način i pod kojim uvjetima krenuti u kontroliranu privatizaciju Jadrolinije u cilju dobivanja konačnih odgovora kako pomiriti privatni interes, interes društva, kapitala i javni interes.

Studija koja je završena predstavljena je početkom studenoga ove godine u Zagrebu predstavnicima državne vlasti, predstavnicima jadranskih županija, gospodarskih komora, gradova i općina - lokalne zajednice kao i brodarima i zaposlenicima koji obavljaju javni obalni linijski pomorski prijevoz.

Tom prilikom prezentiran je predloženi model privatizacije Jadrolinije od strane autora Studije koji se temelji na viziji očuvanja i razvoja jedinstvenog i jakog poslovnog sustava s naglašenom afirmacijom interesnih-utjecajnih skupina (stakeholdere), kao relevantnih sudionika u definiranju opstojanja poduzeća uključujući ih u suvlasništvo.

Stajališta koja proizlaze iz predložene Studije odnose se na moguću privatizaciju Jadrolinije koja bi vremenski bila obavljena u dvije faze. U prvoj fazi moguće privatizacije po 7% dionica dodijelilo bi se otočnoj samoupravi i zaposlenicima, a 4% umirovljeničkom i braniteljskom fondu. Druga faza moguće privatizacije obavila bi se 2011. godine nakon implementacije novoga Zakona, odnosno završetka procesa koncesioniranja svih 46 državnih linija čime bi se stvorili preduvjeti za sveobuhvatno vrednovanje trgovačkog društva Jadrolinije za potrebe eventualnog privatizacijskog procesa. U toj fazi javno bi se ponudilo 50% i jedna dionica tvrtke, pri čemu bi država zadržala kontrolni paket od 25% i zlatnu dionicu u cilju zaštite javnog interesa.

Predloženi privatizacijski model trebao bi omogućiti preobrazbu društva «javnog poduzeća u državnom vlasništvu» prema novoj Jadroliniji - privatiziranoj korporaciji koja će biti izložena tržišnoj utakmici.

Provedena prezentacija kao i predstojeća rasprava o Studiji i Strategiji razvoja koja se predviđa provesti sa svim zainteresiranim subjektima, doprinijeti će i omogućiti donošenje konačne odluke na razini Vlade Republike Hrvatske glede odluke o mogućem tijeku procesa i načinu privatizacije Jadrolinije, vodeći računa o jačanju konkurentnosti Republike Hrvatske, a time i ostvarenja nacionalnih interesa.

II. PITANJA KOJA SE RJEŠAVAJU ZAKONOM

Uspostava sustava javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu osnovna je pretpostavka općega društveno gospodarskog razvitka otoka i stvaranja potrebnih infrastrukturnih i drugih preduvjeta, a temelji se na načelima poticanja gospodarskog razvoja otoka i priobalja, kontinuitetu i redovitosti prijevoza s brodovima određenog kapaciteta i vrste, a time osiguranja odgovarajuće kvalitete prijevoza, uslugama prijevoza s unaprijed određenim cijenama i drugim uvjetima (i to posebno za određene kategorije putnika i za određene linije), davanja potpore brodarima bez koje nije moguće osigurati kontinuitet i redovitost javnog prijevoza na određenim linijama, prilagođavanja javnog prijevoza stvarnim zahtjevima i osiguravanja dodatnih uvjeta prijevoza.

Konačni prijedlog Zakona predviđa razvrstaj linija prema značaju pravca na državne (utvrđuje ih Vlada Republike Hrvatske), županijske i međužupanijske (utvrđuje ih županijsko odnosno županijska poglavarstva), te lokalne linije (utvrđuje ih općinsko odnosno gradsko poglavarstvo) uz uvjet da na istoj relaciji nije istovremeno moguće preklapanje različito razvrstanih linija.

Prema razdoblju obavljanja prijevoza, linije se razvrstavaju na cjelogodišnje i sezonske (na državnim linijama uvjetuje se održavanje najmanje 4 mjeseca godišnje), dok se po vrsti prijevoza linije razvrstavaju na trajektne, brzobrodske i klasične.

Zakonom se definira i međunarodni linijski pomorski promet, a uvjeti koje će morati ispuniti brod i brodar za održavanje tih linija utvrdit će se posebnim propisom kojega donosi Ministar nadležan za poslove pomorstva.

Predloženim zakonom, po prvi puta, određuje se što se smatra povremeni prijevoz putnika te se posebno definira isti kao sastavni dio turističke ponude. Na ovaj način jasno se razgraničava javni prijevoz koji se obavlja pod uvjetima utvrđenim ovim Zakonom od povremenog prijevoza koji se obavlja sukladno odredbama propisa kojim se uređuje turistička djelatnost.

Osnovna novina uređenja obavljanja javnog prijevoza u linijskom povremenom obalnom pomorskom prometu, koji se predviđa ovim Zakonom je uvođenje, odnosno proširenje instituta tržišnog pristupa temeljem koncesioniranja linija, odnosno stjecanja prava obavljanja javnog prijevoza na temelju koncesije. Na ovaj način omogućit će se svim zainteresiranim brodarima - pravnim ili fizičkim osobama da se na temelju javnog natječaja po utvrđenim

uvjetima i kriterijima, slobodno uključe u obavljanje prijevoza u putničkom obalnom pomorskom prometu u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske.

Novi Zakon propisati će uvjete koje mora ispunjavati brodar – ponuditelj koncesije (pored registracije djelatnosti, vlasništva odgovarajućeg broda, brod mora biti upisan u upisnik trgovačkih brodova Republike Hrvatske, član posade broda mora biti hrvatski državljanin, uz ostale tehničke uvjete koje mora ispunjavati brod, odnosno zamjenski brod).

* * * * *

Uvažavajući prijedloge i mišljenja iznesene u Hrvatskome saboru prilikom prvog čitanja Prijedloga zakona u Konačni prijedlog Zakona ugrađene su odredbe o osnivanju Agencije za obalni linijski pomorski promet, koja bi umjesto Ministarstva obavljala sve poslove u vezi davanja koncesija na državnim linijama. Koncesije za županijske i međuzupanijske linije davala bi nadležna županijska poglavarstva, a za lokalne linije općinsko ili gradsko poglavarstvo.

Polazeći od činjenice da obavljanje javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza s primjerenim brojem dnevnih veza neće se moći od ostvarenog prihoda pokriti stvarni troškovi prijevoza, odnosno da brodari neće moći poslovati po tržišnim principima, financiranje nerentabilnih linija predviđeno je osiguranjem potpora brodarima. Financijska sredstva za potpore osigurala bi se u državnom proračunu Republike Hrvatske za državne linije, u proračunu nadležnih županija za županijske i međuzupanijske linije, te za lokalne linije u proračunu grada ili općine.

Ovim Zakonom također se stvaraju pretpostavke za cjelovito usklađenje zakonodavstva u linijskom obalnom pomorskom prometu s pravnom stečevinom Europske unije. Naime, ovim Zakonom je predviđena ovlast Vlade Republike Hrvatske i Ministra nadležnog za poslove pomorstva za donošenje podzakonskih propisa tehničke prirode kojima se provodi usklađenje sa europskim zakonodavstvom.

III. OBJAŠNENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA

Uz članak 1. do 4.

Ovi članci predstavljaju opće odredbe Zakona.

U članku 1. utvrđuju se pitanja koja će se urediti ovim Zakonom.

U članku 2. daje se definicija javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (javni prijevoz), određuje se što obuhvaća međunarodni pomorski linijski promet, te se ovlašćuje ministar nadležan za poslove pomorstva da propiše uvjete koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje toga prometa.

Člankom 3. propisuje se što je cilj uspostave sustava javnog prijevoza, te na kojima se načelima temelji taj sustav.

Određuje se da je djelatnost javnog prijevoza od interesa za Republiku Hrvatsku. Takvo rješenje sadržavao je i do sada važeći Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prijevozu.

U članku 4. definiraju se pojedini izrazi koji se koriste u ovome Zakonu.

Uz članak 5. do 11.

Ovim odredbama uređuje se razvrstavanje linija po značaju pravca.

U tom pravcu propisuje se da se prema značaju pravca linije razvrstavaju na državne linije (koje utvrđuje Vlada Republike Hrvatske), županijske i međužupanijske (utvrđuje ih županijsko, odnosno županijska poglavarstva), te lokalne linije (utvrđuje ih općinsko ili gradsko poglavarstvo) uz uvjet da na istoj relaciji nije istovremeno moguće preklapanje razvrstanih linija.

Propisano je također što sadrže odluke o utvrđivanju navedenih linija, s tim da je predviđeno da na odluke o utvrđivanju županijskih ili međužupanijskih linija, te lokalnih linija prethodnu suglasnost daje Agencija za obalni linijski pomorski promet. Putem davanja ove suglasnosti od strane Agencije kontroliralo bi se da li su kod donošenja ovih odluka poštivane odredbe ovoga Zakona koje se odnose na razvrstaj linija po značenju pravca.

Otvorena je mogućnost da, ako županijsko, gradsko ili općinsko poglavarstvo želi učestaliji broj prijevoza na određenoj državnoj liniji može to zatražiti, ali za zatraženu veću učestalost prijevoza mora osigurati sredstva za davanje potpora, ako se na toj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi prijevoza.

S obzirom da je obavljanje javnog prijevoza utvrđeno kao djelatnost od interesa za Republiku Hrvatsku, Zakonom se propisuje pod kojim uvjetima ta djelatnost se može obavljati.

Ovim člankom načelno se utvrđuje da se javni prijevoz na državnim, županijskim, međužupanijskim linijama može obavljati temeljem dobivene koncesije. Davanje koncesije cjelovito se uređuje u daljnjim odredbama ovoga Zakona.

Uz članak 12. do 14.

Ovim odredbama uređuje se razvrstavanje linija po vrsti i razdoblju obavljanja prijevoza.

Prema vrsti prijevoza linije se razvrstavaju na trajektne, brzobrodске i klasične brodске linije, te se određuje kojom se vrstom brodova obavlja prijevoz na tim linijama.

Brodovi kojima se obavlja prijevoz na navedenim linijama moraju udovoljavati primjenjivim zahtjevima tehničkih pravila (koje za sada propisuje Hrvatski registar brodova) i imati propisane brodске isprave, zapise i knjige.

Dodatne tehničke uvjete (brzinu, starost broda, broj putnika i vozila koja se mogu prevoziti određenom vrstom broda), kao i druge uvjete koje mora osigurati brodar za pojedinu liniju propisati će Ministar.

Prema razdoblju obavljanja prijevoza linije se razvrstavaju na cjelogodišnje i sezonske, te se daje definicija tih linija odnosno određuje vrijeme obavljanja prijevoza na njima.

Uz članak 15. do 25.

Ovim Zakonom osniva se Agencija za obalni linijski pomorski promet, koja bi umjesto Ministarstva, kako je bilo predviđeno Prijedlogom zakona, obavljala sve poslove u vezi davanja koncesija za obavljanje javnog prijevoza na državnim linijama. U tom smislu djelatnost Agencije u odnosu na državne linije bila bi: raspisivanje javnog natječaja, donošenje odluka o davanju i oduzimanju koncesije, sklapanje ugovora o koncesiji, poništavanje javnog natječaja, prijenos koncesije na drugog brodarka, davanje odobrenja za zamjenski brod u slučaju više sile ili koji ne ispunjava uvjete, produženje koncesije u slučaju ponavljanja javnog natječaja, davanje suglasnosti na cjenik usluga, nadzor nad provedbom odredaba ovoga Zakona, odluka i ugovora o koncesiji, u odnosu na potpore i plaćanje naknade za koncesije za državne linije.

Radi usklađenog obavljanja prijevoza na svim linijama (državnim, županijskim, međuzupanijskim i lokalnim) Agenciji je povjereno da utvrđuje sezonsko i vansezonsko razdoblje plovidbe i objedinjuje redove plovidbe, te daje prethodnu suglasnost na odluke o utvrđivanju županijskih, međuzupanijskih i lokalnih linija.

Agencija je novina u Konačnom prijedlogu ovoga Zakona. Naime, prihvaćeni su prijedlozi izneseni prilikom razmatranja Prijedloga zakona u Hrvatskom saboru, da se osnuje Agencija.

Agencija bi bila neprofitna pravna osoba, na koju bi se primjenjivao Zakon o ustanovama, za pitanja koja nisu ovim Zakonom drugačije uređena.

Tijela Agencije su Upravno vijeće i ravnatelj. Zakonom su određena pitanja o kojima odlučuje Agencija, s tim da će se detaljnije ovlasti Agencije i ravnatelja urediti Statutom Agencije.

U pogledu sredstava za osnivanje i početak rada Agencije, predviđeno je da se osiguraju u državnom proračunu.

Ministarstvo je dužno napraviti popis - bilancu prostora, opreme i drugih sredstava za rad koje koristi Ministarstvo ili drugo državno tijelo, koje bi se dalo na korištenje Agenciji.

Do osiguranja prostora, opreme i drugih sredstava za rad Agencije na naprijed navedeni način, Zakonom je otvorena mogućnost uzimanja u zakup od drugih pravnih ili fizičkih osoba.

Sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije osigurala bi se od dijela naknada od koncesija na državnim linijama o čemu odlučuje Vlada Republike Hrvatske, te iz sredstava državnog proračuna.

Sredstva za potpore brodarima također se osiguravaju u državnom proračunu kao sredstva Agencije za svaku godinu posebno i to na temelju financijskog plana Agencije.

Uz članak 26. do 46.

Odredbama članka 26. do 46. uređuju se sva pitanja koja se odnose na davanje koncesije za obavljanje javnog prijevoza, te uvjete obavljanja toga prijevoza.

U članku 26. propisuje se da se pravo obavljanja javnog prijevoza stječe na temelju koncesije, a davatelji koncesije jesu: za državne linije Agencija, za županijske linije županijsko poglavarstvo, a za lokalne linije općinsko, odnosno gradsko poglavarstvo, a za međuzupanijske nadležna su županijska poglavarstva u suglasnosti. Za slučaj da se županijska poglavarstva u propisanom roku ne usuglase u vezi donošenja odluke o davanju koncesije za međuzupanijske linije natječaj će se poništiti.

U članku 27. propisuje se da se odluka o davanju koncesije donosi na temelju javnog natječaja kojeg raspisuje davatelji koncesije. To znači za državne linije natječaj raspisuje Agencija, za županijske županijsko poglavarstvo, za međuzupanijske nadležna županijska poglavarstva u suglasnosti, a za lokalne općinsko, odnosno gradsko poglavarstvo.

Koncesija za obavljanje javnog prijevoza kako je to predviđeno u članku 28., može se dati pravnoj ili fizičkoj osobi pod uvjetom da ispunjavaju uvjete propisane u ovoj odredbi i to: da je registrirana u Republici Hrvatskoj za obavljanje pomorskog obalnog prijevoza putnika i robe (što znači da je pravna osoba upisana u sudski registar, a fizička - obrtnik u obrtni registar); da je u upisnom listu broda kojim se obavlja javni prijevoz upisana kao kompanija sukladno članku 5. stavak 1. točka 34.) Pomorskog zakonika; da u vlasništvu ima odgovarajući brod iz točke 2. ovoga članka upisan u upisnik trgovačkih brodova Republike Hrvatske i da je proveden postupak carinjenja osim u slučaju iz članka 46. stavak 3. ovoga Zakona; da brod ispunjava propisane tehničke uvjete iz članka 13. ovoga Zakona; da su članovi posade broda hrvatski državljani, odnosno državljani država članica EU, a koji imaju sklopljen ugovor o radu s brodarom.

U pogledu broda dopušteno je iznimno, da se na lokalnim linijama kraćim od 3 Nm može obavljati prijevoz brodicom namijenjenom za gospodarske svrhe.

Brodaru je omogućeno da već prilikom podnošenja ponude za natječaj za dobivanje koncesije ne mora imati u vlasništvu brod, već samo pružiti dokaz da će taj uvjet ispuniti do sklapanja ugovora o koncesiji.

Člankom 29. propisano je koji brodar ima prednost kod donošenja odluke o davanju koncesije, s tim da će detaljnije uvjete za uređivanje tih kriterija propisati Vlada Republike Hrvatske.

U članku 30. i 31. uređuje se da postupak provođenja natječaja provode stručna povjerenstva, koja osnivaju davatelji koncesija, a čiji je sastav načelno određen ovom odlukom.

Stručna povjerenstva dužna su nakon provedenog natječaja davatelju koncesije podnijeti obrazloženo mišljenje s prijedlogom najpovoljnije ponude.

U članku 32. određeni su rokovi na koje se može dati koncesija za obavljanje javnog prijevoza. Ocijenjeno je da je optimalni rok za davanje koncesije za državne linije od 5 do 10 godina, za županijske i međuzupanijske linije 3 do 8 godina i za lokalne linije od 1 do 5 godina. Iznimno, na zahtjev ovlaštenika koncesije koncesijsko razdoblje se može produžiti na temelju ulaganja u novi brod kojim ovlaštenik koncesije zamjenjuje postojeći brod u cilju povećanja sigurnosti i kvalitete usluge.

U članku 33. navedeni su slučajevi kada će se natječaj raspisan za davanje koncesije poništiti. Tako, natječaj se poništava ako se na natječaj ne jave brodari koji ispunjavaju uvjete ili se ne javi niti jedan brodar. Ako pak podnositelj najpovoljnije ponude odustane izbor se može izvršiti između drugih ponuda koje ispunjavaju uvjete ili će se natječaj poništiti.

Člankom 34. propisano je da se odluka o davanju koncesije donosi za svaku liniju na kojoj se obavlja prijevoz i propisuje se sadržaj odluke o davanju koncesije.

Člankom 35. uređuje se pitanje prava na žalbu protiv odluke o davanju koncesije. U tom smislu propisano je da se protiv odluka Agencije, županijskog, gradskog ili općinskog poglavarstva može izjaviti žalba Ministarstvu.

Na postupak donošenja odluke o koncesiji upućuje se na primjenu Zakona o općem upravnom postupku.

U članku 36. uređuje se sklapanje ugovora o koncesiji, njegovi učinci, rok sklapanja, te pravne posljedice ne sklapanja ugovora u propisanom obliku.

U članku 37. otvorena je mogućnost privremenog prijenosa koncesije na drugog brodarka koji ispunjava uvjete propisane ovim Zakonom, ako na strani ovlaštenika koncesije nastupe okolnosti zbog kojih on više nije u mogućnosti ili mu je znatno otežano obavljanje prijevoza. Ovaj privremeni prijenos koncesije potreban je da bi se osigurao kontinuitet obavljanja prijevoza i otklonila mogućnost njegovog prekida.

Članak 38. propisuje da se za koncesiju za obavljanje javnog prijevoza plaća naknada, koja se sastoji od stalnog i promjenjivog dijela. Određuje se nadalje kojem proračunu pripada naknada od određene vrste koncesija.

U članku 39. ovlašćuje se Vlada Republike Hrvatske da propiše uvjete i postupak davanja koncesije, te kriterije za određivanje cijene usluge (prijevoza), visinu naknade, način njezina plaćanja te instrumente osiguranja plaćanja naknade za koncesiju.

U članku 40. određuju se slučajevi kada koncesija prestaje, a u članku 41. iz kojih razloga se može oduzeti. Odluku o prestanku ili oduzimanju koncesije donosi davatelj koncesije.

U članku 42. propisuje se mogućnost davanja i druge koncesije na određenoj liniji ako se u prethodnom jednogodišnjem razdoblju poveća fizički opseg prometa za 30%. Ako dođe do smanjenja prometa, da ovlaštenik koncesije ne bi pretrpio štetu može se povećati visina potpore.

Članak 43. Budući da se mora osigurati redovitost i kontinuitet javnog prijevoza obvezuje se ovlaštenik koncesije da osigura zamjenski brod. Ova odredba ne znači da ovlaštenik koncesije mora imati stalno u rezervi odgovarajući brod, već samo mora pružiti jamstvo da ga može u slučaju potrebe osigurati. Ako zamjenski brod nije odgovarajući odnosno ne ispunjava uvjete iz članka 13. ovoga Zakona, može se koristiti najduže 30 dana.

Člankom 44. propisano je da se tijekom trajanja koncesije može ograničiti opseg koncesije ili izvršiti izmjene u odluci i ugovoru o koncesiji ako je to u javnom interesu. Ukoliko ovlaštenik koncesije ne bi bio suglasan s ovakvim izmjenama koncesije ima pravo na raskid ugovora, bez plaćanja naknade za eventualnu štetu.

Člankom 45. propisuje se da je na brodovima službeni jezik posade hrvatski jezik. Ocijenjeno je da ova odredba potrebna, jer se radi o javnom prijevozu.

U članku 46. uređuje se koja situacija nastaje u slučaju poništenja natječaja. Da bi se izbjegao prekid prijevoza predviđeno je: da se produži privremeno koncesija dosadašnjem ovlašteniku koncesije, a ako on ne pristane daje se mogućnost izravne pogodbe s drugim brodarom, pod uvjetima propisanim u ovoj odredbi.

Uz članke 47. i 48.

Ovim odredbama uređuju se cijene javnog prijevoza i cjenik usluga.

U odredbi članka 47. propisuju se povlastice za stanovnike otoka, te za prijevoz teretnih i osobnih vozila stanovnika otoka i pravnih osoba sa sjedištem na otocima. Rješenja u ovoj odredbi preuzeta su iz Zakona o otocima, jer je takav prijedlog iznesen prilikom razmatranja Prijedloga zakona u Hrvatskom saboru.

Člankom 48. uređuje se cjenik usluga (isprava koja sadrži cijenu putne karte i druge uvjete prijevoza), na način da brodar utvrđuje cjenik usluga, na koji suglasnost daje davatelj koncesije.

Uz članak 49. do 51.

Člancima 49. do 51. uređuju se potpore.

Polazeći od činjenice da obavljanjem javnog prijevoza na svim linijama s primjerenim brojem dnevnih veza neće se moći od ostvarenog prihoda pokriti stvarni troškovi prijevoza, odnosno brodovi neće moći poslovati po tržišnim principima. Da bi se osigurala što bolja povezanost naseljenih otoka s kopnom i naseljenih otoka međusobno, predviđeno je davanje potpore brodarima.

Brodaru ovlašteniku koncesije kojem će pripasti potpora za visinu pripadajuće potpore umanjit će se naknada koju će plaćati za koncesiju.

Vlada Republike Hrvatske ovlašćuje se da propiše kriterije za davanje potpore. Da bi se mogli pokriti troškovi poslovanja na linijama za koje se daje potpora propisan je način vođenja knjigovodstva.

Sredstva za potpore osigurala bi se u državnom proračunu za državne linije, u proračunu nadležnih županija za županijske i u proračunu županije za predlagača linije za međuzupanijske linije, te za lokalne linije u proračunu grada ili općine.

Uz članak 52. do 55.

U članku 52. propisuje se da red plovidbe utvrđuje brodar nakon usuglašavanja redova plovidbe sukladno članku 53., te se određuje rok u kojem je brodar dužan utvrditi red plovidbe.

U pogledu reda plovidbe predviđeno je da cjelogodišnji red plovidbe mora sadržavati sezonsko i vansezonsko razdoblje, čiji početak i vrijeme trajanja utvrđuje Agencija.

U članku 53. detaljnije se razrađuje usklađivanje redova plovidbe, a u članku 54. njihovo objavljivanje.

Člankom 55. uređuje se obveza broдача da se pridržava reda plovidbe, te da se on ne može mijenjati niti ukinuti prije isteka roka važenja. Iznimno, red plovidbe može biti izmijenjen uz suglasnost Agencije zbog izvanrednih okolnosti.

Uz članak 56. do 58.

Člancima 56. do 58. uređuje se povremeni prijevoz.

Povremeni prijevoz ne smatra se javnim prijevozom, niti se obavlja prema utvrđenim redovima plovidbe, pa ne podliježe primjeni odredaba ovoga Zakona o javnom prijevozu.

Kako se povremeni prijevoz obavlja slobodno, u ovom Zakonu navode se samo vrste povremenih prijevoza.

Najveći dio povremenog prijevoza obavlja se u funkciji turističke ponude u tom pogledu u ovom Zakonu naznačeni su prijevozi koji su sastavni dio turističke ponude i koji su uređeni propisima o turističkoj djelatnosti na čiju se primjenu i upućuje vezano za ove vrste povremenog prijevoza.

Povremeni prijevoz je i taxi prijevoz koji se definira ovim Zakonom, te se propisuje tko ga može obavljati.

Treća vrsta povremenog prijevoza je prijevoz djelatnika pravnih i fizičkih osoba za njihove potrebe.

Cilj ovog Zakona je jasno odrediti što je povremeni prijevoz i na taj način razgraničiti povremeni prijevoz od javnog prijevoza koji se obavlja pod uvjetima i na način cjelovito uređen ovim Zakonom.

Uz članak 59.

U ovome članku propisuje se da inspekcijski nadzor nad primjenom ovoga Zakona provode inspektori i drugi ovlašteni državni službenici Ministarstva.

Uz članak 60.

Što su pomorski prekršaji definirano je odredbom članka 989. stavkom 1. Pomorskog zakonika (Narodne novine, broj 181/94), pa se u ovoj odredbi samo konstatira da su povrede odredaba ovoga Zakona pomorski prekršaji. Pomorskim zakonikom određeno je koja tijela odlučuju u prvom i drugom stupnju o pomorskim prekršajima, pa se upućuje na primjenu tih odredaba, jer nema svrhe te odredbe ponavljati u ovome Zakonu.

Uz članak 61.

Ovom odredbom propisuje se kazna za prekršaje zbog povreda odredaba ovoga Zakona koje učini pravna ili fizička osoba, odgovorna osoba u pravnoj osobi i zapovjednik broda.

Uz članak 62. do 71.

Ovo su prijelazne i završne odredbe ovoga Zakona.

Člancima 62. i 63. uređuje se obavljanje javnog prijevoza u prijelaznom razdoblju od dana stupanja na snagu ovoga Zakona do njegove cjelovite primjene. Do cjelovite primjene ovoga Zakona doći će tek donošenjem podzakonskih propisa za njegovo provođenje, te davanjem koncesije sukladno odredbama ovoga Zakona.

U daljnjim odredbama određuju se rokovi u kojima su Vlada Republike Hrvatske i Ministar dužni donijeti propise, za čije su donošenje ovlašteni ovim Zakonom i rok u kojem je Vlada Republike Hrvatske, županijska, gradska i općinska poglavarstva dužna utvrditi linije prema značenju pravca.

Propisuje se nadalje, prestanak važenja Zakona o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu te odgovarajuće odredbe Zakona o Jadroliniji, Rijeka i Zakona o otocima koje su suprotne rješenjima predloženim u ovome Zakonu.

Predloženo je da Zakon stupi na snagu danom objave, jer bi Zakon trebao stupiti na snagu prije 1. siječnja 2006. godine, te na taj način bi se izbjegla potreba izmjene ugovora za brodare iz članka 63. stavka 3. ovoga Zakona.

IV. PODACI O FINANCIJSKIM SREDSTVIMA POTREBNIM ZA PROVOĐENJE ZAKONA I NAČINU OSIGURANJA TIH SREDSTAVA

Provođenje Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu i nadalje će zahtijevati osiguranje sredstava iz državnog proračuna Republike Hrvatske radi kontinuiranog, redovitog i nesmetanog obavljanja javnog prijevoza. Riječ je o nerentabilnim državnim linijama kada se od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi, te u cilju osiguranja javnog prijevoza brodaru- ovlašteniku koncesije koji obavlja javni prijevoz na toj liniji pripada potpora.

Održavanje županijskih i međužupanijskih linija zahtijevati će, ovisno o opsegu linija, osiguranje sredstava u proračunu županija, dok će održavanje lokalnih linija zahtijevati osiguranje sredstava u proračunu općina odnosno grada.

U postojećem sustavu redovitog cjelogodišnjeg održavanja javnog obalnog linijskog pomorskog prometa od ukupno 46 redovnih linija, samo njih 6 ostvaruje pozitivno poslovanje, što govori da je većina linija u sustavu linijskog pomorskog prometa nerentabilna.

Godišnja potpora za rečene namjene planirana u državnom proračunu iznosila je posljednjih godina oko 300 mln kuna i jedna je od najznačajnijih proračunskih stavki iz područja pomorskog gospodarstva na razdjelu Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka.

U Državnom proračunu Republike Hrvatske za 2005. (Narodne novine br. 171/04) na razdjelu ovoga Ministarstva na Aktivnosti: Poticanje redovitih pomorskih putničkih i brzobrodskih linija planirana proračunska sredstva za ove namjene iznose 322 mln kn.

Sukladno odredbama Zakona o proračunu (Narodne novine br. 96/03) prilikom izrade prijedloga Državnog proračuna za 2006. planirane su i Projekcije proračuna za 2007. i 2008. godinu s namjenskim sredstvima na spomenutoj Aktivnosti. Donošenjem Državnog proračuna Republike Hrvatske za 2006. godinu proračunska sredstva za ove namjene planirana su na razini 2005. godine (320 mln kuna), a projekcijom za 2007. u iznosu 350 mln kuna i 2008. godinu u iznosu od 400 mln kuna.

Sve ovo govori da će primjena novoga Zakona i u narednim godinama zahtijevati osiguranje proračunskih sredstava s osnova potpore na pozicijama Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka do početka rada Agencije, a sve u cilju cjelogodišnjeg i redovitog obavljanja javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza na linijama od interesa za Republiku Hrvatsku na kojima ostvareni prihodi brodara ne pokrivaju stvarne prijevozne troškove.

Buduća Agencija koja bi umjesto Ministarstva provodila postupak koncesioniranja državnih linija sukladno odredbama ovoga Zakona, zapošljavala bi orijentaciono 6 djelatnika. Uz ravnatelja koji bi upravljao radom Agencije istu bi sačinjavali 4 stručna savjetnika visoke stručne spreme (pravne, ekonomske i pomorske struke) i tajnica ravnatelja srednje stručne spreme. Sredstva za rad osigurala bi se iz državnog proračuna, a kadrovi temeljem javnog natječaja. Potrebna sredstva za početak rada Agencije u 2006. godini ocjenjuje se da će ukupno iznositi 760.000 kuna i to: izdaci za zaposlene (s osnova plaća) oko 500.000 kuna, a materijalni rashodi

Agencije oko 250.000 kuna (obuhvaćeni izdaci za prostor, sredstva za rad, održavanje, planirane dnevnicke i reprezentacije) s očekivanjem da će Agencija profunkcionirati od mjeseca travnja 2006. godine.

U postojećem sustavu održavanja javnog linijskog prometa pored državnih postoji ukupno 8 (osam) subvencioniranih linija od županijskog i lokalnog značaja za čije održavanje se osiguravaju sredstva potpore u proračunu nadležnih županija, odnosno proračunu općina i gradova. Konkretno radi se o 2 (dvije) brzobrodске linije – županijskog značaja (Milna – Split; Rogač – Stomorska – Split) i 4 (četiri) brodске linije lokalnog značaja (Slatina – Split, Brodarica – Krapanj, Komiža – Biševo i Viganj – Kućišće – Korčula).

Prema raspoloživim podacima za navedene linije izdvaja se ukupno oko 2,0 mln kuna godišnje što predstavlja manje od 1% ukupno osigurane subvencije za državne putničke linije u Hrvatskoj. Procjenjuje se da će se isti nivo subvencije zadržati i u 2006. i 2007. godini.

Također u sklopu postojećih linija od državnog značaja jedinice lokalne samouprave sudjeluju u financiranju održavanja pojačane učestalosti pojedinih linija (Elafiti – Dubrovnik/Grad Dubrovnik i Drvenik Veli – Drvenik Mali – Trogir/Grad Trogir).

* * * * *

Iako je u razdoblju posljednjih četiri godina udio dotacije u ukupnom prihodu državnog brodarara Jadrolinije, Rijeka koji obavlja blizu 90% ukupnog prometa, padao i kretao se kako slijedi: -2000. god. 47%, 2001.- 42%, 2002. -40%, da bi u 2003. i 2004. godini ovaj udio iznosio 37%, za očekivati je da bi nakon koncesioniranja svih državnih linija i pripreme brodarara za tržišnu konkurenciju u razdoblju od pet godina, moglo doći do postupnog smanjenja izdvajanja sredstava iz državnog proračuna Republike Hrvatske za ovu namjenu.

V. RAZLIKE IZMEĐU RJEŠENJA KOJA SE PREDLAŽU U ODNOSU NA RJEŠENJA IZ PRIJEDLOGA ZAKONA I RAZLOZI ZBOG KOJIH SU TE RAZLIKE NASTALE

U odnosu na Prijedlog zakona, koji je prošao prvo čitanje u Hrvatskom saboru u tekstu Konačnog prijedloga zakona dijelom su nastale bitne razlike, kao posljedica uvažavanja mišljenja i prijedloga iznesenih tijekom rasprave kod prvog čitanja Prijedloga zakona.

U Konačni prijedlog zakona ugrađene su odredbe o osnivanju Agencije za obalni linijski pomorski promet, koja bi umjesto Ministarstva, kako je to bilo predviđeno u Prijedlogu zakona, obavljala sve poslove u vezi davanja koncesije na državnim linijama.

Radi usklađenog obavljanja prijevoza na državnim, županijskim, međuzupanijskim i lokalnim linijama, Agenciji je povjereno da utvrđuje sezonsko i vansezonsko razdoblje plovidbe, objedinjuje redove plovidbe i daje prethodno mišljenje na odluke o utvrđivanju županijskih, međuzupanijskih i lokalnih linija.

Druga bitna izmjena koja se također temelji na prijedlozima iz rasprave s prvog čitanja Prijedloga zakona je da se ne diraju stečena prava stanovnika otoka propisana Zakonom o otocima u pogledu cijene prijevoza. U tom pogledu u Konačnom prijedlogu zakona uređen je povlašteni prijevoz za stanovnike otoka, skoro na istovjetan način kao i u Zakonu o otocima.

Uređivanjem ovih pitanja Konačnim prijedlogom zakona, brisane su odgovarajuće odredbe Zakona o otocima.

Slijedom iznesenih stajališta u Konačnom prijedlogu zakona navedeno je da se privatizaciji "Jadrolinije" neće pristupiti prije dodjele svih koncesija za sve državne linije temeljem odredaba ovoga Zakona.

VI. PRIJEDLOZI I MIŠLJENJA NA PRIJEDLOG ZAKONA KOJE PREDLAGATELJ NIJE PRIHVATIO I RAZLOZI NEPRIHVAĆANJA

Svi prijedlozi suštinske naravi ugrađeni su u Konačni prijedlog zakona.