

4

Wi. Tetst 29. 11. 08

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

Nacr

KONAČNI PRIJEDLOG
ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O JAVNIM CESTAMA

Zagreb, 24. studenog 2008. godine

I. KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O JAVNIM CESTAMA

Članak 1.

U Zakonu o javnim cestama ("Narodne novine", broj 180/04., 82/06. i 138/06.) u članku 1. riječ: "položaj" zamjenjuje se riječju: "status".

Članak 2.

U članku 4. dodaje se stavak 2. koji glasi:

"(2) Autoceste i državne ceste zajedno čine jedinstvenu mrežu cesta. "

Članak 3.

Iza članka 6. dodaje se članci 6.a i 6.b s naslovima iznad njih koji glase:

„Cestarina

Članak 6.a

(1) Visina cestarina određuje se prema:

- skupini vozila cjenovnog razreda i udaljenosti koju vozilo koristi na autocesti i cestovnom objektu s naplatom cestarine,
- skupini vozila koja se određuje sukladno broju osovina i/ili dimenziji i/ili težini i/ili vrsti vozila koja je naznačena u knjižici vozila
- aktu ministra kojim se određuje skupina vozila,
- načelu nediskriminacije za sve kategorije vozila u vlasništvu svih pravnih i fizičkih osoba koje su korisnici autoceste i cestovnih objekata s naplatom cestarine.
- proračunatoj prosječnoj cestarini koja je razmjerna troškovima izgradnje, održavanja, upravljanja i razvoja infrastrukture, a iskazana je kao ukupan prihod od cestarina u određenom vremenskom razdoblju podijeljen sa brojem prevaljenih kilometara svih vozila koja su platila cestarinu na određenoj mreži autocesta,
- tarifnom modelu koji će regulirati ponudu vozila na autocestama i cestovnim objektima s naplatom tako da niti jedna cestarina cjenovnog razreda ne premašuje više od 100% cestarinu koja se zaračunava tijekom najjeftinijeg dijela dana, vrste dana ili dobi godine svim korisnicima autocesta i cestovnih objekata s naplatom uz uvjet da se takvim tarifnim modelom ne zadire u proračunatu prosječnu cestarinu,
- ekološkoj skupini vozila najveće dopuštene mase preko 3500 kg sukladno EURO emisijskom razredu, na način da se za navedena vozila obračunava niža cestarina od istovjetnih vozila koja ne zadovoljavaju najstrože standarde emisije ispušnih plinova uz uvjet da se ne zadire u proračunatu prosječnu cestarinu,
- stimulativnim modelima plaćanja cestarine koji za vozila najveće dopuštene mase preko 3500 kg ne smiju biti veći od 13%, a obračunavaju se prema trenutno primjenjivom tarifnom modelu za plaćanje cestarine, a dostupni su svim pravnim i fizičkim osobama korisnicima autocesta i cestovnih objekata s naplatom cestarine uz uvjet da se takvim stimulativnim modelima ne zadire u proračunatu prosječnu cestarinu

- (2) Cestarina i korisničke pristojbe naplaćivat će se i nadzirati naplata na način da se što manje utječe na protočnost prometa, bez stavljanja u nepovoljniji položaj neredovitih korisnika cestovne mreže.
- (3) Republika Hrvatska će od dana pristupanja u Europsku uniju obavještavati Europsku komisiju o odobrenim stimulativnim modelima plaćanja cestarine koji uključuju popuste, radi utvrđivanja njihove usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Interoperabilnost sustava za naplatu cestarine

Članak 6.b

- (1) Elektronički sustavi za naplatu cestarine moraju omogućavati naplaćivanje cestarine korištenjem najmanje jedne od sljedećih tehnologija na kojima se temelji europska elektronička naplata cestarine: satelitskog određivanja položaja vozila, mobilne komunikacije uporabom standarda GSM-GPRS (referencija na GSM TS 03.60/23.060) i mikrovalne tehnologije na frekvenciji 5,8 Ghz.
- (2) Hrvatske autoceste d.o.o. odnosno korisnik koncesije dužni su s drugim upraviteljima u Europskoj uniji (i unutar Republike Hrvatske) sklopiti ugovor ili na drugi način osigurati da korisnik (naručitelj) europske elektroničke naplate cestarine može tu uslugu koristiti u svim državama članicama Europske unije (i unutar Republike Hrvatske) (najmanje prilikom korištenja autoceste) prilikom europske naplate cestarine.
- (3) Odredbe ovoga članka ne primjenjuje se na:
 - sustave naplate cestarine koji nemaju tehnologiju europske elektroničke naplate cestarine,
 - elektronske sustave cestarine kod kojih nije potrebno namještanje opreme u vozila,
 - male, isključivo lokalne sustave za naplatu cestarine, za koje bi troškovi usklađivanja s europskom elektroničkom naplatom cestarine bili nerazmjerni s koristima od takve naplate."

Članak 4.

U članku 16. stavku 1. iza riječi: „autocesta“ stavlja se zarez i briše se slovo: „i“, a iza riječi: „državnih cesta“ dodaju se riječi: „i građevine iz članka 3. stavka 1. podstavak 6. ovoga Zakona.“

Članak 5.

U članku 22. podstavku 3. iza riječi: “stanju” dodaje se slovo: “i”.

Članak 6.

U članku 29. stavku 7. riječ: “inspekcije” zamjenjuje se riječju: “inspekciju”.

U stavku 8. riječ: “izdavanja” zamjenjuje se riječju: “izdavanje”.

Članak 7.

Iza članka 31. dodaje se članak 31.a koji glasi:

„Članak 31.a

Prilikom obavljanja kontrole vozila iz članka 31. stavka 1. ovoga Zakona, te kontrole osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama, utvrđene posebnim propisom, mora biti unaprijed obaviješten predstavnik pravne osobe koja upravlja javnom cestom na kojoj se obavlja kontrola. Predstavnik pravne osobe može biti nazočan kontroli.“

Članak 8.

Naslov iznad članka 32. mijenja se i glasi:

„Nadoknada štete“

Članak 32. mijenja se i glasi:

„Članak 32.

Pravne ili fizičke osobe u obavljanju čije djelatnosti dolazi do oštećenja javne ceste dužne su nadoknaditi štetu prema općim pravilima obveznog prava.“

Članak 9.

U članku 34. stavku 1. iza riječi: „državnu“ dodaju se riječi: „i županijsku“, a iza riječi: „Hrvatske ceste d.o.o.“ dodaju se riječi: „i županijska uprava za ceste“.

Članak 10.

U članku 35. stavku 1. iza riječi: „državnu“ dodaju se riječi: „i županijsku“.

Članak 11.

U članku 42. stavku 1. umjesto točke stavlja se zarez i dodaju se riječi: "osim na odmorištima autocesta i to na način da se ne ugrožava sigurnost prometa na autocesti."

Članak 12.

Iza članka 45. dodaju se članci 45.a, 45.b, 45.c, 45.d, 45.e, i naslovi iznad njih koji glase:

“Minimalni sigurnosni zahtjevi za tunele

Članak 45.a

- (1) Minimalni sigurnosni zahtjevi za tunele primjenjuju se na tunele dulje od 500 m na autocestama i državnim cestama.
- (2) Minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele iz stavka 1. ovoga članka mora se osigurati sprečavanje kritičnih događaja koji mogu imati za posljedicu ugrožavanje ljudskih života, okoliša i tunelske instalacije, te pružanje zaštite u slučaju nesreća.
- (3) U smislu ovoga Zakona „hitne službe“ su sve službe javne ili privatne ili službe koje čine sastavni dio zaposlenika u tunelima, koji posreduju u slučaju nesreće, a što uključuje i policijske službenike, vatrogasne postrojbe i spasilačke službe.
- (4) Ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove i ministrom nadležnim za graditeljstvo donosi propis o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele od faze planiranja do građenja i eksploatacije.

Zadaće subjekata koji upravljaju tunelom

Članak 45.b

- (1) Hrvatskim autocestama d.o.o., Hrvatskim cestama d.o.o. i korisniku koncesije, daje se javna ovlast za upravljanje tunelima i uspostavu svih sigurnosnih parametara u tunelima kao i za poduzimanje svih neophodnih radnji za zadovoljavanje minimalnih sigurnosnih zahtjeva za tunele.
- (2) Za tunele koji se nalaze na području dviju država članica Europske unije, svaka država mora ustrojiti po jedno odgovorno tijelo iz stavka 1. ovoga članka, a mogu imenovati i zajedničko odgovorno tijelo.
- (3) Ako su ustrojena dva različita tijela, odluke svakog od njih donesene u interesu sigurnosti upravljanja tunelom moraju se donositi uz prethodnu suglasnost drugog tijela.
- (4) Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i korisnik koncesije ovlašteni su u svakom trenutku zabraniti uključujući i potpuno zatvaranje tunela ili ograničiti promet u tunelu ako nisu zadovoljeni sigurnosni zahtjevi za odvijanje prometa, uz obvezno utvrđivanje uvjeta pod kojima se promet može ponovno uspostaviti, odnosno tunel otvoriti.
- (5) Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i korisnik koncesije dužni su:
 - redovito ispitivati i provoditi i inspekciju tunela te uspostavljati odgovarajuće sigurnosne zahtjeve,
 - donositi organizacijske i radne shema uključujući i planove za slučaj opasnosti, obuku i opremanje hitnih službi,
 - određivati postupke za trenutno zatvaranje tunela u slučaju opasnosti,
 - provoditi potrebne mjere za smanjenje rizika,
 - u slučaju potrebe naložiti analizu rizika neovisnom tijelu koji utječu na sigurnost, vrstu prometa, duljinu i geometriju tunela, te predviđeni broj prolazaka teretnih vozila dnevno,

- sadržaj i rezultate analize rizika uključiti u sigurnosnu dokumentaciju koja se dostavlja Ministarstvu.
- (6) Odgovorna tijela osoba iz stavka 1. ovoga članka dužna su za svaki veći izvanredni slučaj ili nesreću koja se dogodi u tunelu sačiniti Izvješće o izvanrednom slučaju, koje se prosljeđuje službeniku za sigurnost iz članka 45.c ovoga Zakona, te hitnim službama najkasnije u roku od jednog mjeseca od događaja koji je predmet Izvješća.
 - (1) Nakon sastavljanja istražnog izvješća i analize okolnosti izvanrednog slučaja ili nesreće iz stavka 6. ovoga članka ili zaključaka koji se mogu iz njega izvesti, odgovorna tijela osoba iz stavka 1. ovoga članka dužna su izvješća i analize proslijediti službeniku za sigurnost i hitnim službama najkasnije u roku od jednog mjeseca od dana zaprimanja.
 - (2) Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i korisnik koncesije dužni su podnositi izvješća Vladi o požarima u tunelima i o nesrećama koje utječu na sigurnost prometa.
 - (3) Vlada dostavlja izvješća iz stavka 8. ovoga članka Europskoj komisiji.
 - (4) Vlada obavještava Europsku komisiju da Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i korisnik koncesije, sukladno javnim ovlastima obavljaju zadaće propisane ovim člankom.

Službenik za sigurnost u tunelu

Članak 45.c

- (1) Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i korisnik koncesije dužni su za svaki tunel uz prethodnu suglasnost ministra, imenovati jednog službenika za sigurnost koji će koordinirati sve preventivne i zaštitne mjere kako bi se osigurala maksimalna sigurnost svih sudionika u prometu i radnog osoblja tunela.
- (2) Službenik za sigurnost može biti imenovan iz redova osoblja tunela ili hitnih službi, mora biti nezavisan po svim pitanjima cestovne sigurnosti tunela i po tim pitanjima ne smije biti podložan nalogima poslodavca.
- (3) Službenik za sigurnost može obavljati svoje zadaće i funkcije u više tunela na jednom području.
- (4) Službenik za sigurnost dužan je:
 - osigurati koordinaciju s hitnim službama i sudjelovati u pripremi shema djelovanja;
 - sudjelovati u planiranju, provođenju i procjeni djelovanja u slučajevima opasnosti;
 - sudjelovati u određivanju sigurnosnih shema te specifikacije građevinskih postrojenja, opreme i djelovanja, što se odnosi i na nove tunele i na preinake postojećih;
 - provjeravati obučenosť zaposlenika u tunelima i hitnim službama te sudjelovati u organiziranju vježbi koje se održavaju u redovitim vremenskim razmacima;
 - davati mišljenja o stavljanju u promet građevinskog ustroja, opreme i pogona tunela;
 - provjeravati da se građevinska konstrukcija i oprema održava i popravlja;
 - sudjelovati u ocjeni svakoga većeg izvanrednog slučaja, nesreće ili izvanrednih okolnosti.

Izvanredni slučaj ili nesreća

Članak 45.d

Svaki veći izvanredni slučaj ili nesreća koja se dogodi u tunelu mora biti predmetom Izvješća o izvanrednom slučaju koje sastavljaju Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i korisnik koncesije: Izvješće zajedno sa zaključcima mora se proslijediti službeniku za sigurnost, ministrima iz članka 45.a ovoga Zakona, nadležnim inspekcijskim službama i hitnim službama u roku od najviše mjesec dana.

Članak 45.e

- (1) Nadležne inspekcijske službe dužne su sukladno propisu iz svog djelokruga rada, odredbama ovoga Zakona i propisu iz članka 45.a stavak 2. ovoga Zakona provoditi inspekcijski nadzor minimalnih sigurnosnih zahtjeva za tunele, te donositi mjere za otklanjanje utvrđenih nedostataka.
- (2) Inspekcijske službe iz stavka 1. ovoga članka moraju posjedovati visoku razinu stručnosti te moraju biti funkcionalno neovisne od rukovoditelja tunela.
- (3) Subjekti koji upravljaju tunelom iz članka 45.b ovoga Zakona dužni su provjeravati provođenje inspekcijskog nadzora nadležnih inspekcija radi utvrđivanja da li tuneli ispunjavaju uvjete propisane odredbama ovog Zakona, najmanje svakih šest godina.
- (4) Ukoliko se inspekcijskim nadzorom iz stavka 3. ovoga članka utvrdi da tunel ne udovoljava odredbama ovoga Zakona, nadležna inspekcija o tome će obavijestiti rukovoditelja tunela i službenika za sigurnost te naložiti donošenje mjera za povećanje sigurnosti tunela.
- (5) Subjekti koji upravljaju tunelom iz članka 45.b ovoga Zakona nakon inspekcijskog nalaza i utvrđenih mjera iz stavka 4. ovoga članka propisat će uvjete za nastavak rada tunela ili za ponovno otvaranje tunela koji će se primjenjivati dok se ne provedu mjere za otklanjanje nedostataka kao i sva daljnja ograničenja.“

Članak 13.

U članku 54. stavak 1. mijenja se i glasi:

“(1) Hrvatske autoceste, društvo s ograničenom odgovornošću sa sjedištem u Zagrebu, upravlja autocestama, gradi ih, rekonstruira i održava, osim onih autocesta kojima upravlja koncesionar sukladno odredbama ovoga Zakona.”

U stavku 3. podstavku 2. riječ: „osim“ zamjenjuje se riječima: „uključujući poslove“.

Članak 14.

U članku 55. stavku 3. podstavku 2. iza riječi:”javnih cesta“ dodaju se riječi: „osim autocesta te“, a riječi: ”projektiranja s istražnim radovima te izrade stručne podloge za lokacijsku dozvolu za autoceste” brišu se.

U stavku 3. podstavku 10. riječ: „banke“ zamjenjuje se riječju: „baze“.

Članak 15.

U članku-62. točka 5) mijenja se i glasi:
„ 5) korisnička naknada“.

Iza stavka 1. dodaje se stavak 2. koji glasi:

„(2) Za uporabu istog dijela javne ceste ne može se za bilo koju kategoriju vozila istovremeno naplaćivati naknada iz stavka 1. točke 2. i točke 5. ovoga članka, osim za uporabu pojedinačnih objekata (most, tunel, vijadukt i sl.).“

Članak 16.

U članku 63. stavku 4. brojka: „5“ briše se.

Iza stavka 5. dodaju se stavci 6. i 7. koji glase:

„(6) Korisnička naknada može se uvesti za korištenje mreže javnih cesta ili dijela mreže javnih cesta za motorna i prikjučna vozila namijenjena isključivo za prijevoz tereta čija ukupna masa prelazi 3,5 tone.

(7) Odluku o uvođenju i visini korisničke naknade donosi Vlada.“

Članak 17.

U članku 63.a stavku 1. riječi: „u svom vlasništvu“, brišu se a dodaju se riječi: „koji ima u svom vlasništvu, odnosno koristi ga temeljem ugovora o leasingu“.

Članak 18.

U članku 65. stavku 1. podstavku 1. ispred riječi: „mreže“ dodaje se riječ: „veličine“.

Članak 19.

U članku 66. stavak 5. briše se.

Dosadašnji stavci 6. i 7. postaju stavci 5. i 6.

Članak 20.

U članku 75. stavku 1. iza točke 4. dodaje se nova točka 5. koja glasi:
“ 5. ako postavi reklame protivno odredbi članka 42. ovoga Zakona.”

Dosadašnja točka 5. postaje točka 6.

Članak 21.

U članku 75.a iza riječi: „vlasnik“ dodaju se riječi: „odnosno korisnik leasinga“.

Članak 22.

U članku 76. stavak 3. briše se.

Članak 23.

Obvezuje se ministar da propise za čije je donošenje ovlašten ovim Zakonom donese u roku od tri mjeseca od dana njegova stupanja na snagu.

Članak 24.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“ osim članaka 6.a, 6.b, 45.a, 45.b, 45.c, 45.d i 45.e koji stupaju na snagu na dan pristupanja Republike Hrvatske u Europsku Uniju.

II OBRAZLOŽENJE KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O JAVNIM CESTAMA

a) razlozi zbog kojih se Zakon donosi

Normativni okvir i podlogu za dugoročni razvoj javnih cesta čini Zakon o javnim cestama ("Narodne novine", broj 180/04., 82/06. i 138/06.).

Zakonom su uređeni pravni položaj javnih cesta, građenje i održavanje javnih cesta, mjere za zaštitu javnih cesta i prometa, koncesije, upravljanje, financiranje i nadzor javnih cesta. Zakon je propisao koje zemljište, građevine, objekti i uređaji i prometni znaci čine javnu cestu. Javna cesta je dobro od interesa za Republiku Hrvatsku u općoj uporabi, a na javnim cestama se ne može stjecati pravo vlasništva niti druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. Javne se ceste razvrstavaju u autoceste, državne ceste, županijske ceste i lokalne ceste. Za uporabu državnih cesta i pojedinačnih objekata na državnim cestama, odlukom Vlade, može se uvesti i naplata cestarine. Zakonom su ustanovljeni planski dokumenti i to: strategija razvitka javnih cesta, koju donosi Hrvatski sabor, program građenja i održavanja javnih cesta za četverogodišnje razdoblje koji donosi Vlada Republike Hrvatske, te godišnji provedbeni planovi koje donose subjekti koji upravljaju javnim cestama.

Strategijom prometnog razvitka Republike Hrvatske ("Narodne novine", broj 139/99.) utvrđeni su osnovni ciljevi dugoročnog razvoja javnih cesta (analiza stanja državnih, županijskih i lokalnih cesta i potrebe razvitka javnih cesta; temeljna mjerila za građenje županijskih i lokalnih cesta i prijedlog prednosti građenja državnih i županijskih cesta; potrebe održavanja postojećih javnih cesta, načela održavanja županijskih i lokalnih cesta i prijedlog prednosti održavanja državnih cesta), a Programom građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2005. do 2008. godine („Narodne novine“, broj 3/05.) razrađeni su ovi osnovni ciljevi, zatim materijalni okviri i kriteriji i programi gradnje, rekonstrukcije i održavanja javnih cesta, te upravljanja uključujući gospodarenja javnim cestama. Izrađeni su temeljni studijski okviri za utvrđivanje programa razvoja javnih cesta i doneseni osnovni zakonski i drugi normativni akti nužni za provođenje toga programa.

Zakon je najvećim dijelom preuzeo važeću normativu o javnim cestama i to o pravnom položaju javnih cesta kao općeg dobra, djelatnostima građenja i održavanja javnih cesta, mjerama zaštite javnih cesta, planskim temeljima, imovinskopravnim postupcima koji se provode radi građenja javne ceste, upravljanju državnim cestama i autocestama te o izvorima financiranja građenja i održavanja javnih cesta. Temeljeno na odredbi članka 50. Ustava Republike Hrvatske Zakonom se ograničavaju vlasnička prava na nekretninama unutar zaštitnog pojasa javnih cesta.

U odnosu na raniji pravni okvir, autoceste su zasebna - četvrta skupina u kategorizaciji javnih cesta (autoceste su ranije bile razvrstane u skupinu državnih cesta). Mogućnost uvođenja naplate cestarine ograničena je samo za autoceste i za cestovne objekte na državnim cestama, odnosno samo za korištenje javnih cesta najviše razine usluge. Utvrđeni su nužni radovi održavanja javnih cesta, prilikom štrajka radnika trgovačkih društava koja upravljaju javnim cestama.

Dopunama Zakona iz 2006. godine utvrđeno je pravo osobe s određenim invaliditetom da za uporabu javnih cesta i autocesta za jedan osobni automobil u svom vlasništvu ne plaća godišnju naknadu pri registraciji motornih vozila i cestarinu, utvrđeno je pravo Hrvatskih autocesta d.o.o., korisnika koncesije, županijske uprave za ceste te Grada Zagreba da im se iznos godišnje naknade i cestarine, koji s tog osnova nisu mogli naplatiti, nadoknadi iz državnog proračuna, a ministar mora,

turizma, prometa i razvitka ovlašten propisati postupak i način ostvarivanja prava invalida te način, postupak i dinamiku ostvarivanja navedenih prava Hrvatskih autocesta d.o.o., koncesionara i županijskih uprava za ceste.

Usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije jedan je od uvjeta pridruživanja Europskoj uniji, a jedna od obveza koja proizlazi iz Pregovaračkih stajališta za poglavlje 14. Prometna politika je usklađivanje s direktivama iz područja javnih cesta.

Konačnim prijedlogom Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o javnim cestama, provodi se daljnje usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije, u dijelu koji još nije usklađen ili nije u potpunosti usklađen, a koji se odnosi na korištenje infrastrukture za teška teretna vozila, interoperabilnost elektroničkih sustava za naplatu cestarine, te o najnižim sigurnosnim zahtjevima u transeuropskoj cestovnoj mreži.

Nacionalnim programom Republike Hrvatske za pristupanje Europskoj uniji i Planom usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije za 2008. godinu („Narodne novine“, broj 30/08.) predviđene su izmjene i dopune Zakona o javnim cestama radi usklađivanja istog s:

- Direktivom 2004/54/EZ od 29. travnja 2004. o najnižim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži,
- Direktivom 2004/52/EZ od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici,
- i Direktivom 1999/62/EZ od 17. lipnja 1999. o naplaćivanju korištenja nekih vrsta infrastrukture za teška teretna vozila te Direktivom 2006/38/EZ od 17. svibnja 2006. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva 1999/62/EZ o pristojbama koje se naplaćuju za upotrebu određenih infrastrukture za teška teretna vozila.

b) pitanja koja se uređuju ovim Zakonom

Konačnim prijedlogom Zakona uređuju se uvjeti za područje interoperabilnosti sustava za naplatu cestarine, odnosno propisuje se da elektronički sustavi za naplatu cestarine moraju omogućavati naplaćivanje cestarine korištenjem najmanje jedne od sljedećih tehnologija: satelitskog određivanja položaja vozila, mobilne komunikacije uporabom standarda GSM-GPRS (referencija na GSM TS 03.60/23.060) i mikrovalne tehnologije na frekvenciji 5,8 Ghz.

Nadalje, Konačnim se prijedlogom Zakona utvrđuju najniži sigurnosni zahtjevi za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži, odnosno za tunele dulje od 500 metara na autocestama i državnim cestama, određuju subjekti koji će temeljem javne ovlasti upravljati tunelima i uspostavljati sigurnosne parametre u tunelima. Također, postavlja se zakonski okvir za imenovanje službenika za sigurnost za svaki tunel koji će koordinirati sve preventivne i zaštitne mjere u cilju maksimalne sigurnosti svih sudionika u prometu.

Uz sve navedeno, pojedine izmjene i dopune Zakona o javnim cestama predložene su radi jasnijeg izričaja važećih odredbi Zakona.

III .OBRAZLOŽENJE ČLANAKA KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O JAVNIM CESTAMA

Uz članak 1.

Ovim člankom usklađuje se izričaj u članku 1. Zakona s podnaslovom iznad članka 2. Zakona.

Uz članak 2.

U ovom članku dopunjuje se članak 4. Zakona na način da autoceste i državne ceste zajedno čine jedinstvenu mrežu cesta, iz razloga što se želi posebno naglasiti da autoceste i državne ceste treba sagledavati zajedno, kao jedinstvenu državnu cestovnu mrežu, a ne parcijalno. Zbog parcijalnog sagledavanja državnih cesta kao mreže, često se u pojedinim područjima Republike Hrvatske cestovni kapaciteti dupliciraju izgradnjom autocesta i istovremenim paralelnim investicijama u razvoju državnih cesta.

Uz članak 3.

Ovim člankom predlaže se dopuna Zakona člancima 6.a i 6.b kojima se Zakon usklađuje s direktivom 2006/38/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 09.06.2006. godine kojom se dopunjuje Direktiva 1999/62/EZ od 17.06.1999. godine tako da visina cestarine može varirati u skladu sa EURO emisijskim razredom. Obje navedene Direktive upućuju na to da se popusti na visinu cestarine mogu primijeniti za česte korisnike zbog stvarnih ušteda na administrativnim troškovima operatora infrastrukture, a države članice mogu predvidjeti takve popuste ili sniženja pod uvjetom da ona ne smiju ni u kojem slučaju biti veća od 13% cestarine koju plaćaju jednaka vozila koja ne ostvaruju popust. Važno je napomenuti da se pod terminom- vozilo- u Direktivi 1999/62/EZ podrazumijeva: motorno vozilo ili priključno kombinirano vozilo koje je namijenjeno ili se koristi isključivo za prijevoz robe cestom i čija maksimalna dopuštena težina u natovarenom stanju prelazi 3,5tone.

Ovdje se Zakon usklađuje i s Direktivom 2004/52/EZ od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u zajednici. Ovom dopunom uređuju se parametri za visinu cestarina te se propisuje da elektronički sustavi za naplatu cestarine moraju omogućavati naplaćivanje cestarine korištenjem najmanje jedne od tehnologija na kojima se temelji europska elektronička naplata cestarine.

Uz članak 4.

Ovim člankom dopunjuje se članak 16. Zakona, odnosno nomotehnički uređuje.

Uz članak 5.

Zbog jasnijeg izričaja odredbe, predlaže se u članku 22. podstavku 3. Zakona dodavanje veznika „i“.

Uz članak 6.

U tekstu članka 29. stavka 7. riječ „inspekcija“ stavlja se u odgovarajući padež.

U tekstu članka 29. stavak 8. riječ „izdavanja“ stavlja se u odgovarajući padež.

Uz članak 7.

Dodavanjem novog članka u tekst Zakona određuje se da prilikom obavljanja kontrole vozila kojima se obavlja izvanredni prijevoz te kontrole osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama utvrđene posebnim propisom, mora biti unaprijed obaviješten predstavnik pravne osobe koja upravlja javnom cestom na kojoj se obavlja kontrola. Također, predstavnik pravne osobe može biti nazočan kontroli. Naime, Zakonom o sigurnosti prometa na cestama člankom 239. stavkom 3. ovlaštene su Hrvatske ceste d.o.o. za operativne poslove mjerenja odnosno kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama, razumijeva se i na razvrstanim cestama, odnosno javnim cestama. S obzirom na činjenicu da temeljem Zakona, Hrvatske ceste d.o.o. ne upravljaju svim vrstama javnih cesta, već javnim cestama upravljaju i drugi subjekti, smatra se opravdanim da predstavnici tih subjekata budu unaprijed obaviješteni prilikom obavljanja kontrole vozila na cesti kojom upravljaju, pri čemu mogu toj kontroli biti i nazočni.

Uz članak 8.

Pojam prekomjerne uporabe javne ceste podrazumijeva prijevoz tereta u vozilu iznad dozvoljenih količina kada teret premašuje masu ili dimenzije odnosno osovinsko opterećenje sukladno prometnim znakovima na predmetnoj cesti. Međutim, način obračuna naknade za oštećenje javnih cesta nije bila primjerena niti stručno utemeljena, a u pojedinim slučajevima i neprovediva, te je u pogledu provedivosti bilo potrebno izmijeniti naziv poglavlja i sadržaj članka 32. Zakona.

Dosadašnji propisi o naknadi za prekomjernu uporabu javne ceste nisu se temeljili na načelima naknade štete prema kojima visina naknade mora odgovarati iznosu potrebnom da se šteta otkloni i oštećena cesta vrati u stanje u kojem je bila prije oštećenja. Prema Zakonu o obveznim odnosima u svakom konkretnom slučaju utvrđuje se tko je štetu počinio, njegova odgovornost i iznos naknade štete potreban za vraćanje oštećene javne ceste u prvobitno stanje.

Uz članke 9. i 10.

Ovim člancima se uređuje prilagođavanje priključka i prilaza i na županijske ceste. Naime, u članku 34. Zakona prilagođavanje priključka i prilaza uređeno je isključivo na državnu cestu. S obzirom da je tijekom proteka vremena utvrđeno da veliki broj gospodarskih subjekata zbog svog razvoja ima potrebu prilagođavati svoje priključke na županijske ceste, odnosno utvrđeno je da postoji velik broj priključaka i na županijskim cestama, ukazala se potreba za izmjenom članka 34., a i poradi istih razloga i dopuna članka 35. Zakona.

Uz članak 11.

Odredbom članka 42. stavkom 1. Zakona utvrđeno je da se na autocesti i zaštitnom pojasu autoceste ne smiju postavljati reklame. Imajući u vidu prioritete sigurnosti prometa na autocestama smatra se da postavljanjem reklama na odmorištima autoceste ne bi bila ugrožena sigurnost prometa niti u jednom segmentu, ukoliko se reklame postavljaju na lokacijama odmorišta gdje je promet u mirovanju, te da ne budu vidljive s kolnika kojim se odvija promet vozila, odnosno reklamni motivi ne budu u vidokrugu vozača na trasi autoceste. Hrvatske autoceste d.o.o. utvrdit će mikrolokaciju i izdati posebne uvjete (suglasnost) za postavljanje svake pojedinačne reklame na odmorištu autoceste. Predloženom izmjenom stavka 1. stvorile bi se pravne pretpostavke koje bi omogućile Hrvatskim autocestama d.o.o. kao i koncesionarima koji upravljaju autocestama pod koncesijom, da cestovno zemljište na odmorištima autoceste ustupe na korištenje za postavljanje reklama, te ostvare dodatne prihode namijenjene za građenje i održavanje autoceste. Ovakva izmjena predlaže se temeljem iskustva i prakse u zemljama članicama Europske unije.

Uz članak 12.

Člancima 45.a., 45.b., 45.c., 45.d i 45.e usklađuje se Zakon s direktivom 2004/54/EZ od 29. travnja 2004. o najnižim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži. Hrvatskim autocestama d.o.o., Hrvatskim cestama d.o.o. kao i korisniku koncesije daje se javna ovlast za upravljanje tunelima i uspostavu svih sigurnosnih uvjeta u tunelima kao i za poduzimanje svih neophodnih radnji za zadovoljavanje minimalnih sigurnosnih zahtjeva za tunele, uvode se odrednice o službeniku za sigurnost u tunelu te postupanje inspekcije i nadležnih hitnih službi u slučaju izvanrednog slučaja ili nesreće u tunelu.

Uz članak 13.

Predloženom izmjenom nedvosmisleno se ukazuje da Hrvatske autoceste d.o.o. upravljaju autocestama, grade ih, rekonstruiraju i održavaju, osim onih autocesta kojima upravlja koncesionar. Sada važeći izričaj odredbe navodi na tumačenje da Hrvatske autoceste d.o.o. upravljaju svim autocestama, pa i onima koje su dane u koncesiju. Predloženom izmjenom postiže se nedvosmislena odgovornost za stanje autocesta poglavito za štetu koja proizlazi iz štetnih događaja na autocestama, što je u praksi bilo različito tumačeno.

Izmjena u stavku 3. podstavku 2. predlaže se iz razloga što temeljem važeće odredbe nije bilo utvrđeno da Hrvatske autoceste d.o.o. obavljaju poslove programiranja i planiranja razvitka autocesta. S obzirom da se u praksi pokazalo da Hrvatske autoceste d.o.o. obavljaju ove poslove, ukazala se potreba za izmjenom u rečenom stavku članka 54. Zakona.

Uz članak 14.

Ovim člankom mijenja se članak 55. stavak 3. podstavak 2., a iz razloga što su se poslovi programiranja i planiranja razvitka autocesta povjerili ovim izmjenama Hrvatskim autocestama d.o.o. kako je rečeno u obrazloženju uz članak 30. Stoga je bilo nužno poslove projektiranja s istražnim radovima te poslove izrade stručne podloge za lokacijsku dozvolu za autoceste izuzeti iz predmeta poslovanja Hrvatskih cesta d.o.o. na način kako je predloženo u izmjeni.

U ovom članku mijenja se u stavku 3. podstavku 10. članka 55. izraz „banke“ u izraz „baze“ i na taj način se usklađuje izričaj koji se koristi u člancima Zakona kojima se uređuje baza podataka javnih cesta.

Uz članke 15. i 16.

U ovim člancima usklađuju se odredbe Zakona s Direktivom 1999/62/EZ od 17. lipnja 1999. o naplaćivanju korištenja nekih vrsta infrastrukture za teška teretna vozila te Direktivom 2006/38/EZ od 17. svibnja 2006. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva 1999/62/EZ o pristojbama koje se naplaćuju za uporabu određenih infrastrukture za teška teretna vozila. Zbog rečenog je u članku 62. propisana korisnička naknada. Odluku o uvođenju i visini korisničke naknade donosi Vlada.

Ujedno se u članku 33. ovoga Zakona briše točka 5. članka 63. stavka 4. iz razloga što je ovim izmjenama ukinuta prekomjerna uporaba javnih cesta.

Uz članak 17.

Ovom se izmjenom proširuje krug korisnika koji ostvaruju pravo neplaćanja naknade za ceste koja se plaća pri registraciji osobnog automobila i pravo neplaćanja cestarine i objekata s naplatom, na osobe s tjelesnim oštećenjem koje su korisnici vozila temeljem ugovora o leasingu.

Uz članak 18.

Ovom izmjenom preciznije se utvrđuje izričaj mjerila za raspodjelu sredstava za županijske ceste.

Uz članak 19.

Izmjenom u ovom članku briše se stavak 5. u članku 66. Zakona iz razloga što je ovim izmjenama prekomjerna uporaba javnih cesta ukinuta izmjenom članka 62. Zakona.

Uz članak 20.

Ovim člankom dopunjuje se kaznena odredba, a poradi izmjene u članku 22. ovoga Zakona u kojem je propisano da se na odmoristima autocesta mogu postavljati reklame.

Uz članak 21.

Ovim se člankom dopunjuje kaznena odredba članka 75.a Zakona i na osobe koje koriste osobni automobil na temelju ugovora o leasingu.

Uz članak 22.

Ovim člankom briše se stavak 3. članka 76. Zakona jer je navedena odredba provedena i kao takva je nepotrebna u Zakonu.

Uz članak 23.

Ovim člankom daje se ovlast ministru da donese propise za provedbu ovoga Zakona u roku od tri mjeseca od njegovog stupanja na snagu.

Uz članak 24.

Ovim člankom propisuje se vrijeme stupanja na snagu ovoga Zakona, s tim da dio članaka stupa na snagu od dana prijama Republike Hrvatske u Europsku uniju.

IV. OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Za provedbu ovoga Prijedloga Zakona nije potrebno osigurati sredstva iz Državnog proračuna.

V. RAZLIKE IZMEĐU RJEŠENJA KOJA SE PREDLAŽU U ODNOSU NA RJEŠENJA IZ PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O JAVNIM CESTAMA

Konačni prijedlog Zakona ne donosi razlike u odnosu na rješenja koja su bila ponuđena u Prijedlogu Zakona koji je usvojen na sjednici Hrvatskog sabora u I čitanju, jer se radi o izmjenama i dopunama Zakona o javnim cestama, kojima se zakonodavstvo RH usklađuje sa pravnom stečevinom Europske unije u području minimalnih uvjeta sigurnosti u cestovnim tunelima i interoperabilnosti naplate cestovnog sustava.

VI. MIŠLJENJA I PRIJEDLOZI KOJI SU BILI DANI NA PRIJEDLOG ZAKONA, A KOJE PREDLAGATELJ NIJE PRIHVATIO

Odbor za pomorstvo, promet i veze

Primjedba koja se odnosi na utvrđivanje najvišeg stimulativnog popusta od 13% koji je propisan u članku 6a. stavak 1. ovoga Zakona a kojom je utvrđeno da se visina cestarine utvrđuje između ostalog i stimulativnim modelima plaćanja cestarine koji uključuju najviše popuste do 13% i obračunavaju se prema trenutno primjenjivom tarifnom modelu za plaćanje cestarine, ne prihvaća se jer se radi o usklađivanju s Direktivom 1999/62/EZ od 17. svibnja 2006. godine o pristojbama koje se naplaćuju za upotrebu određenih infrastruktura za teška teretna vozila i Direktivom 2004/52/EZ od 29. travnja 2004. godine o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u zajednici. Ovom dopunom uređuju se parametri za visinu cestarina te se propisuje da elektronički sustavi za naplatu cestarine moraju omogućavati naplaćivanje cestarine korištenjem najmanje jedne od tehnologija na kojima se temelji europska elektronička naplata cestarine.

Utvrđivanjem stimulativnog popusta koji može biti maksimalno 13% ne isključuje pravo da se osiguraju i dodatni popusti.

Utvrđivanje kriterija za ekološki prihvatljivija vozila, kao poticaj za kupnju istih, a u cilju zaštite okoliša bit će predmet rasprave prilikom donošenja podzakonskih akata kojima će se urediti to pitanje.

Pitanje o kojem se raspravljalo na sjednici Odbora a koje se odnosi na službu hitne pomoći i vatrogasnu službu na autocestama i u tunelima, odnosno prijedlog da se obavežu koncesionari i JLS na razvijanje svojih službi, ne rješava se ovim Zakonom.

Odbor za lokalnu i područnu (regionalnu) samoupravu

Prijedlog Odbora da se ovaj Zakon uskladi sa odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi („Narodne novine“ broj 129/05) u ovoj fazi pripreme Konačnog prijedloga Zakona ne može se prihvatiti, kao i prijedlog novog načina financiranja županijskih uprava za ceste, a što je povezano i s rješavanjem njihovog statusa kao trgovačkih društava.

Prema trenutnom stanju lokalna uprava odgovorna je samo za održavanje i izgradnju nerazvrstanih cesta. Neusklađenosti između sustava razvrstanih i nerazvrstanih cesta u gradovima dovodi do ozbiljnih problema u prostornom planiranju, upravljanju prometom i uzrokuje nejednako održavanje.

Upravo iz navedenih razloga dio predmetnih pitanja riješiti će se donošenjem novog, cjelovitog Zakona o javnim cestama, na što nas je obvezao Hrvatski Sabor na 5. sjednici od 19. lipnja 2008. godine.

Nerazvrstane ceste kao kategorija regulirane su Zakonom o komunalnom gospodarstvu („Narodne novine“ broj 26/03-pročišćeni tekst, 82/04 i 178/04) i to člancima 3. i 30. citiranog propisa, te su kao takve u nadležnosti JLS.

I problemi na koje ukazuju daljnje primjedbe zastupnika - **Nevena Mimice u ime Odbora za europske integracije, zastupnika Zvonimira Mršića u ime kluba SDP-a, zastupnika Stanka Grčića ispred kluba HSS-a, zastupnika Bore Grubišića u ime kluba HDSSB-a, zastupnika Željka Vincelja u ime kluba HNS-a, zastupnika Krešimira Gulića i zastupnika Ivana Vučića** o načinu financiranja lokalnih i županijskih cesta, neizvršavanju obveza prema lokanoj samoupravi u pogledu preuzimanja nadležnosti nad javnim cestama, te brizi za lokalne i nerazvrstane ceste u pogledu održavanja i povećanja naknade za ceste, su pitanja koja nisu obuhvaćena ovim Konačnim prijedlogom zakona, budući da su predložene izmjene i dopune Zakona o javnim cestama gotovo u potpunosti ograničene na usklađivanje s propisima EU. Potrebna nova rješenja koja će biti predložena Hrvatskome Saboru kroz prijedlog novog zakona o javnim cestama nužno je prethodno sagledati i uskladiti, ne samo sa Zakonom o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi, nego i s nizom posebnih zakona, a novi zakon mogao bi zahtijevati i odgovarajuće izmjene u nekima od posebnih zakona.