

**MINISTARSTVO MORA, TURIZMA, PROMETA I RAZVITKA**

---

*NACRT*

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

---

**Zagreb, svibanj 2005.**

# **NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O PRIJEVOZU U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU**

## **I. Ustavna osnova za donošenje Zakona**

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u članku 2. stavka 4. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine br. 56/90., 135/97., 8/98., 113/00., 124/00., 28/01., 41/01.) kojom odredbom je , između ostalog, određeno da Hrvatski sabor i narod neposredno, samostalno, u skladu s Ustavom i Zakonom odlučuje o uređivanju gospodarskih i pravnih odnosa u Republici Hrvatskoj.

## **II. Ocjena stanja i osnovna pitanja koja se trebaju urediti Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom prometu, te posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći**

### **a) Ocjena stanja**

Materija obavljanja djelatnosti javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu pravno je uređena Zakonom o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine br. 131/97.), Zakonom o Jadroliniji, Rijeka (Narodne novine br. 11/96.) i Zakonom o otocima (Narodne novine br. 34/99. i 32/02.).

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 ostvarenih prihoda i stvarnih prijevoznih troškova, za što se sredstva osiguravaju u državnom proračunu odnosno u proračunima županije, općine ili grada.

Cjelokupni sustav subvencioniranja ove djelatnosti usmjeren je na omogućavanje kontinuiranog i redovitog održavanja prijevoza, u cilju prometne povezanosti obalnih i otočnih mjesta, longitudinalne povezanosti dužobale i međuotočke povezanosti.

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 ovaj 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.

Cjelogodišnji svakodnevni prijevoz putnika i vozila obavlja se na ukupno 46 linija (u tome: 21 trajektnih, 14 brzobrodskih, 7 klasičnih brodskih i 4 brodsko-trajektne linije) 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. bilo ukupno prevezeno 9.765.122 putnika i 2.572.295 vozila.

Postojećim prometnim sustavom obuhvaćeno je ukupno 45 naseljenih otoka (od ukupno 49) sa 117.099 stanovnika i poluotok Pelješac sa 7.761 stanovnika, dok su otoci Kornati, M. Srakane i Sv. Andrija na kojima danas živi ukupno 10 stanovnika bez redovitih svakodnevnih linija javnog prijevoza. Od 49 naseljenih otoka njih 42 je povezano redovitim linijama pomorskog prijevoza.

Osnovno obilježje obavljanja obalnoga linijskog pomorskog prometa na Jadranu karakterizira nacionalni brodar Jadrolinija, Rijeka, društvo koje s ukupno 53 vlastita broda, prosječne starosti 28 godina (5 putničkih, 36 trajekata, 6 katamarana, 1 hidrobus, 5 klasičnih), ukupnog kapaciteta 3.130 vozila i 23.607 putnika, obavlja blizu 90% ukupnog prometa i sudjeluje s oko 75% u brodovima odnosno 94,4% GT-u u ukupnim kapacitetima sadašnjih putničkih prijevoznika. Zahvaljujući jakosti nacionalnog prijevoznika i njegovoj organiziranosti kroz jedinstveni sustav, osigurana je u svakom trenutku velika prilagodljivost prometnim potrebama kao i zamjenjivost brodova na plovnim područjima.

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.

Status i položaj Jadrolinije kao najvećega linijskog putničkog brodarka uređen je Zakonom o Jadroliniji, Rijeka koji je Sabor Republike Hrvatske donio početkom 1996. godine, te je tadašnje javno poduzeće Jadrolinija preoblikovano u društvo s vlastitom pravnom osobnošću u kojemu Republika Hrvatska sudjeluje u temeljnom kapitalu Društva. Država kao zaštitnik općih interesa, spomenutim Zakonom u tadašnjem trenutku uspostavila je primjereno organizacijsko i pravno ustrojstvo koje joj omogućuje nadzor i upravljanje radi ostvarenja osnovne funkcije Društva.

Cjelokupni rad u obavljanju prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu na Jadranu, uz društvo Jadroliniju, temeljem Zakona o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu danas obavljaju i 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.

Radi se o postojećih 14 brzobrodskih linija koje opslužuju suvremeniji, brzi ali eksploatacijski izuzetno skupi brodovi koji su prema analizama iskorištenosti i potrebnog prijevoznog rada čak i u razdoblju najveće turističke potražnje samo povremeno dostizali razinu direktne ekonomske isplativosti (prosječna godišnja iskorištenost ovih brodova kreće se od 17% do 70%).

\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*

Sadašnji Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu koji u najvećoj mjeri regulira ovu materiju, uz poseban Zakon o Jadroliniji, Rijeka, u novonastalim tržišnim i gospodarskim uvjetima privređivanja nailazi u praksi na određene nedorečenosti, nepreciznosti i nedostatke.

U cilju 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 novog Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu koji će na novim osnovama koncesioniranja putničkih linija rješavati ovu materiju.

Paralelno s donošenjem novog 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 dugoročnih ciljeva je i, ovisno o trenutku opredjeljenja Vlade Republike Hrvatske, postupna kontrolirana privatizacija državnog brodarstva u cilju daljnjeg razvijanja tržišnog poslovanja u održavanju javnog putničkog linijskog prijevoza, vodeći računa o funkcioniranju sustava otočne povezanosti.

## **b) Osnovna pitanja koja se trebaju urediti 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.

Nacrt Zakona predviđa razvrstaj linija prema značaju pravca na državne (utvrđuje ih Vlada Republike Hrvatske), županijske i međuzupanijske (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 6 mjeseci 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 utvrditi će se posebnim propisom kojega donosi Ministar nadležan za poslove pomorstva.

Nacrtom Zakona, po prvi puta, određuje se što se smatra povremeni prijevoz putnika te se posebno definira izletnički prijevoz, kružna putovanja i transferi putnika.

Osnovna novina uređenja materije obavljanja javnog prijevoza u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, koji se predviđa Nacrtom zakona je uvođenje odnosno proširenje instituta tržišnog pristupa temeljem koncesioniranja linija odnosno stjecanja prava obavljanja javnog prijevoza na temelju koncesije. Na ovaj način omogućiti 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.

Uvjete koje, pored ostalog, mora ispunjavati ponuditelj odnose se da brodar (pravna ili fizička osoba) je registriran za obavljanje obalnog pomorskog prijevoza putnika i robe, da u vlasništvu ima odgovarajući brod za obavljanje prijevoza na liniji za koju traži koncesiju, da je brod upisan u upisnik trgovačkih brodova Republike Hrvatske i da je proveden postupak carinjenja, da svaki brod ispunjava propisane tehničke uvjete, da član posade broda mora biti hrvatski državljanin koji ima sklopljen ugovor o radu s brodarom, da brodar pruži dokaz da će biti u mogućnosti osigurati zamjenski brod ukoliko dođe do sklapanja ugovora o koncesiji.

Odluka o davanju koncesije na linijama razvrstanim prema značaju donosi se na temelju provedenog javnog natječaja kojega raspisuje tijelo nadležno za donošenje odluke o davanju koncesije za svaku relaciju na kojoj se linija održava. Spomenuta odluka o davanju koncesije sadrži osobito određenje broдача, liniju po značaju pravca, vrstu prijevoza i razdoblje obavljanja prijevoza, učestalost linije, vrstu i kapacitet broda, rok na koji se daje koncesija, način određivanja cijene prijevoza, visinu i način plaćanja naknade za koncesiju, te kriterije za određivanje potpore.

Ocijenjeno je da je optimalni rok za davanje koncesije za državne linije od 5 do 10 godina, za županijske i međuzupanijske linije od 3 do 8 godina i za lokalne linije od 1 do 5 godina. Duljina trajanja koncesije povećava se proporcionalno ulaganju u novi brod čime se potiče obnova putničke flote u obavljanju javnog prijevoza.

Pored uvjeta definiranih u Zakonu, jedan od značajnih kriterija za odabir broдача je visina koncesijske naknade odnosno visina naknade tražene za podmirenje razlike između ostvarenih vlastitih prihoda i stvarnih prijevoznih troškova na pojedinoj liniji (nerentabilne linije). Prilikom

odlučivanja o ponudama, prednost će imati brodar koji ponudi najveću koncesijsku naknadu na očekivanim profitabilnim linijama, odnosno brodar koji traži najmanji iznos potpore iz državnog proračuna na nerentabilnim linijama.

Na temelju odluke o davanju koncesije sklapa se ugovor o koncesiji kojim se pobliže definiraju i uređuju pitanja iz odluke o koncesiji.

Nacrtom zakona data je mogućnost privremenog prijenosa koncesije na drugog brodara koji ispunjava uvjete propisane Zakonom ukoliko na strani ovlaštenika koncesije nastupe okolnosti zbog kojih on više nije u mogućnosti obavljati prijevoz. Svrha ovoga privremenog prijenosa koncesije na drugog brodara je da se osigura kontinuitet daljnjega prijevoza i spriječi eventualna mogućnost njegovog prekida.

Uvjeti i postupak za davanje koncesije, te kriteriji za određivanje visine naknade i način plaćanja naknade biti će propisani Uredbom Vlade Republike Hrvatske.

Nacrtom zakona je predviđeno da tijekom trajanja koncesije može se ograničiti opseg koncesije ili izvršiti izmjene u odluci i ugovoru ukoliko to zahtijeva javni interes.

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.

Brodaru ovlašteniku koncesije kojemu će pripasti potpora za visinu pripadajuće potpore umanjiti će se naknada koju će plaćati za koncesiju. Ocijenjeno je da se javni natječaj za davanje koncesije za određeni broj državnih linija raspisuje kontinuirano godišnje kako bi se u razdoblju od 5 godina obuhvatile i koncesionirale sve državne linije.

Osim navedenog valja naglasiti da se ovim Zakonom stvaraju pretpostavke za cjelovito usklađenje pomorskog putničkog zakonodavstva 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.

Ovim se Zakonom postrožuju i sankcije za pomorske prekršaje.

-\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_

Postoji opredjeljenje da se osnuje Agencija kao neprofitna pravna osoba koja bi umjesto Ministarstva provodila postupak javnog natječaja za davanje koncesija na državnim linijama i donosila odluke u prvom stupnju (u žalbenom postupku bi to rješavalo Ministarstvo), te sklapala ugovore o koncesiji. Agencija bi nadzirala postupak provođenja odluka i ugovora o koncesiji.

Agencija bi se osnovala posebnim zakonom i njoj bi se također povjerilo obavljanje i dijela poslova iz područja pomorskog dobra i to provođenje postupka i davanje koncesija na pomorskom dobru koje poslove sada obavlja Ministarstvo i Vlada Republike Hrvatske, kao i poslove utvrđivanja granica pomorskog dobra.

Buduća Agencija zapošljavala bi oko 6 (šest) izvršitelja što će se urediti Statutom Agencije. Uz ravnatelja koji bi upravljao radom Agencije istu bi sačinjavali 4 (četiri) stručna savjetnika visoke stručne spreme (pravne, ekonomske i pomorske struke) i tajnica ravnatelja (srednja stručna sprema).

Sredstva za rad Agencije osiguravala bi se iz državnog proračuna, a kadrovi temeljem javnog natječaja. Potrebna sredstava za početak rada Agencije s osnova predviđenog broja izvršitelja iznosila bi godišnje 667.216,00 kn, a mjesečno oko 54.768,00 kn plus pripadajuća jedna godišnja isplata regresa i jedna isplata božićnice.

Ovom prilikom ističemo da postojećim Pravilnikom o unutarnjem redu Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka u Odjelu pomorskog prometa i brodarstva, kao i Odjelu pomorskog dobra i morskih luka (poslovi koji bi dijelom bili obuhvaćeni u okviru Agencije) od ukupno 16 (7 + 9) sistematiziranih radnih mjesta, u ovom trenutku popunjeno je ukupno 7 (4 + 3).

S tog osnova nije za očekivati preraspodjelu odnosno smanjenje broja izvršitelja iz Odjela Ministarstva u buduću Agenciju.

Prihvatanje ovoga opredjeljenja zahtijevati će odgovarajuće izmjene predloženog Zakona, izmjene Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama kao i donošenje novog zakona kojim bi se osnovala Agencija i utvrdio njezin djelokrug rada.

Ukoliko ne bi došlo da osnivanja Agencije radi provedbe novoga Zakona, s obzirom na poslove koji do sada nisu obavljani u Ministarstvu, nužno će biti popuniti sistematizirana radna mjesta s novozaposlenim djelatnicima iz čega će proizaći potreba osiguranja dodatnih proračunskih sredstava za ove namjene, a koja se procjenjuju na oko 700.000 kn godišnje.

### **c) Posljedice koje će proisteci donošenjem Zakona**

Donošenje ovoga Zakona ima upravo za cilj stvoriti pretpostavke koje će na osnovi koncesioniranja putničkih linija proširiti tržišni pristup i ostvariti konkurenciju u obavljanju javnog obalnog linijskog pomorskog prometa u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske.

U održavanje javnog prijevoza u linijskom pomorskom prometu brodari će se uključivati putem koncesija. Koncesije će se dodjeljivati za sve linije (državne, županijske i međuzupanijske, lokalne) putem javnog natječaja kojeg će raspisivati nadležna tijela i organi.

Koncesiju za obavljanje javnog prijevoza moći će dobiti pravna ili fizička osoba pod uvjetima propisanim odredbama ovoga Zakona i to: da je registrirana u Republici Hrvatskoj za obavljanje pomorskog obalnog prijevoza putnika i robe, 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 za obavljanje prijevoza na liniji za koju se traži koncesija, da je brod upisan u upisnik trgovačkih brodova Republike Hrvatske i da je proveden postupak carinjenja, da brod ispunjava propisane tehničke uvjete iz članka 13. ovoga Zakona, da član posade broda mora biti hrvatski državljanin koji ima sklopljen ugovor o radu s brodarom. Kod davanja koncesija voditi će se briga o svakom pojedinom podnositelju koncesije (Stručno povjerenstvo za postupak provođenja natječaja) s obzirom na odgovarajuću raspoloživost kapaciteta u prometnom i sigurnosnom smislu.

Kako se za koncesiju za obavljanje javnog prijevoza plaća naknada (stalni i promijenjeni dio), Nacrtom zakona je određeno kojemu proračunu pripada naknada od određene vrste koncesija i to za državne linije državni proračun, za županijske linije proračun županije, za međuzupanijske linije proračun županije davatelja koncesije u jednakim dijelovima, za lokalne linije proračun općine ili grada.

Temeljem utvrđenih linija prema značaju i nadalje će proizlaziti obveza sudjelovanja pojedinih sudionika u financiranju nerentabilnih linija –na razini Republike, te posebno na razini lokalne uprave i samouprave.

U slučajevima kada županijsko, gradsko ili općinsko poglavarstvo želi učestaliji broj prijevoza na određenoj državnoj liniji morati će osigurati sredstva za davanje potpore ukoliko se na toj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi prijevoza.

Kako je obavljanje javnog prijevoza utvrđeno kao djelatnost od interesa za Republiku Hrvatsku, Zakonom su propisani uvjeti pod kojima se ta djelatnost može obavljati.

Donošenje Zakona pruža osnovni pravni okvir unutar kojega će se nastaviti proces harmonizacije s propisima Europske unije iz područja linijskog pomorskog putničkog prometa i to usvajanjem posebnih podzakonskih akata na temelju ovoga Zakona.

### **III. Potrebna sredstva za provođenje Zakona**

Provođenje Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu i nadalje će zahtijevati osiguranje sredstava iz državnog proračuna Republike Hrvatske na pozicijama Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, 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 međuzupanijskih 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.

Kao što je naprijed rečeno isto se temelji na posebnim zakonima koji reguliraju ovu materiju, a posljednjih godina posebice i na obvezama odredbi Zakona o otocima.

Tako je tijekom 2003. godine uključena i zakonska obveza besplatnog prijevoza na vezama kopno otoci za određene kategorije putnika otočana za što se u okviru potpore brodaru nadoknađuju sredstva s osnova izgubljenog ostvarenog prihoda. Također je tijekom 2004. uvedeno i smanjenje cijena karata za vozila (30%) za stanovništvo s prebivalištem na otocima tijekom cijele godine, a za ostale kategorije putnika u vansezonskom razdoblju što je, pored ostalog, imalo utjecaja prilikom planiranja izdataka Državnog proračuna za 2005. godinu kao i na Projekcije proračuna za 2006. i 2007. godinu.



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 306.155.394,00 kn.

Sukladno odredbama Zakona o proračunu («Narodne novine» br. 96/03) prilikom donošenja Državnog proračuna za 2005. planirane su i Projekcije proračuna za 2006. i 2007. godinu s namjenskim sredstvima u iznosu 340,0 mln kuna za svaku proračunsku godinu.

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 u cilju cjelogodišnjeg i redovitog obavljanja javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza na linijama od interesa za Republiku Hrvatsku na kojima ostvareni prihodi brodarka ne pokrivaju stvarne prijevozne troškove.

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) brodske 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 brodarka 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 brodarka za tržišnu konkurenciju u razdoblju od pet godina, moglo doći do postupnog smanjenja izdvajanja sredstava iz državnog proračuna Republike Hrvatske za ovu namjenu.

## **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 uređuje 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 se definira 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 cjenika.

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 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.

## **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.

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 nadležnog za poslove pomorstva (u daljnjem tekstu: Ministarstvo), sukladno programima iz članka 6. stavka 3. 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.

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 povezivanju naselja na kopnu na području jedne ili više županija.

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

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.

### **Članak 9.**

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

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

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 pokriva troškova koji premašuje očekivani ostvareni prihod, koji će se brodaru nadoknaditi iz proračuna općine ili grada.

### **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 36. 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, brzobrodske i klasične brodske linije.

### **Članak 13.**

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

Brzobrodske linije obavljaju se brzim putničkim brodovima, definiranih 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 manjim 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 6 mjeseci godišnje.

Na međunarodnim linijama iz članka 2. stavka 2. ovoga Zakona javni prijevoz mora se obavljati najmanje 6 mjeseci godišnje.

### **3. Koncesije**

#### **Članak 15.**

Pravo obavljanja javnog prijevoza stječe se na temelju koncesije.

Odluku o davanju koncesije za državne linije donosi Ministarstvo.

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.

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

#### **Članak 16.**

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

Odluku o raspisivanju javnog natječaja donosi tijelo iz članka 15. stavka 2., 3. i 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, razdoblje i učestalost 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.

#### **Članak 17.**

Koncesija za obavljanje javnog prijevoza može se dati pravnoj ili fizičkoj osobi registriranoj za obavljanje obrta koja ispunjava sljedeće uvjete:

1. da je registrirana u Republici Hrvatskoj za obavljanje pomorskog i obalnog prijevoza putnika i robe;

2. da je u upisnom listu broda kojim obavlja javni prijevoz upisana kao kompanija sukladno članku 5. stavak 1. točka 34) Pomorskog zakonika;
3. da u vlasništvu ima odgovarajući brod za obavljanje prijevoza na liniji za koju traži koncesiju;
4. da je brod iz točke 3. ovoga članka upisan u upisnik trgovačkih brodova Republike Hrvatske i da je proveden postupak carinjenja, osim za slučaj iz članka 35. stavka 3. ovoga Zakona;
5. da brod ispunjava propisane tehničke uvjete iz članka 13. ovoga Zakona;
6. da su članovi posade broda hrvatski državljani, koji imaju sklopljen ugovor o radu s brodarom.

Iznimno, 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 2., 3. i 4. ovoga članka, a te uvjete mora ispuniti do sklapanja ugovora o koncesiji.

#### **Članak 18.**

Prilikom davanja koncesije u slučaju istih ponuda prema ostalim uvjetima, prednost ima brodar koji je ponudio veću naknadu za koncesiju za određenu liniju, odnosno ne traži potporu ili traži manju visinu potpore, te ako ponuđena cijena usluge nije veća od cijene utvrđene odlukom o raspisivanju javnog natječaja.

#### **Članak 19.**

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 Ministar;
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 čije 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 20.**

Stručno povjerenstvo iz članka 19. ovoga Zakona, nakon provedenog natječaja podnosi davatelju koncesije obrazloženo mišljenje s prijedlogom najpovoljnije ponude za koncesiju.

### **Članak 21.**

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 međuzupanijske 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, iznimno, 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 22.**

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 23.**

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, te kriterije za određivanje potpore.

#### **Članak 24.**

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

Protiv odluke o davanju koncesija koje donose tijela iz članka 15. stavka 3. i 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 25.**

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, 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 26.**

Prava i obveze ovlaštenika koncesije iz odluke i ugovora o koncesiji mogu se privremeno prenijeti na drugog broдача koji ispunjava uvjete iz članka 17. 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 27.**

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;
2. za županijske linije proračuna županije;
3. za međužupanijske linije proračuna županije - predlagača linije;
4. za lokalne linije proračuna općine ili grada.

### **Članak 28.**

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

### **Članak 29.**

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 30.**

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.

**Članak 31.**

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 32.**

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 do 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 33.**

Ovlaštenik koncesije za vrijeme trajanja koncesije može obavljati, uz suglasnost davatelja koncesije, dodatni prijevoz putnika i vozila izvan ugovorom utvrđene linije.

Suglasnost iz stavka 1. ovoga članka davatelj koncesije može dati uz uvjet da dodatni prijevoz ne ugrožava utvrđeni red plovidbe i ujedno smanjuje odgovarajući dio potpore.

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 3. ovoga članka ovlaštenik koncesije ima pravo na raskid ugovora.

**Članak 34.**

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

**Članak 35.**

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 brodarka koncesija se može privremeno dati i stranom brodaru.

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.

#### **4. Potpore**

##### **Članak 36.**

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 nema interesa 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 37.**

Ovlašteniku koncesije koji obavlja javni prijevoz na liniji kojoj pripada potpora, visina naknade za koncesiju umanjit će se za visinu dobivene potpore prema članku 36. ovoga Zakona.

Kriteriji za davanje potpore detaljnije se uređuju propisom iz članka 28. ovoga Zakona.

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

##### **Članak 38.**

Sredstva za osiguranje potpore sukladno članku 36. ovoga Zakona, osiguravaju se:

1. za državne linije u državnom proračunu;
2. za županijske i međužupanijske linije u proračunu županija, odnosno županije predlagača linije;
3. za lokalne linije u proračunu općine, odnosno grada.

#### **5. Red plovidbe i cjenik usluga**

##### **Članak 39.**

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

Na cjenik usluga prethodnu suglasnost daje davatelj koncesije.

Red plovidbe utvrđuje brodar nakon usuglašavanja prema članku 40. ovoga Zakona.

Red plovidbe za cjelogodišnje linije iz članka 5. točke 1. ovoga Zakona mora se utvrditi najkasnije 90 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe.

Red plovidbe za cjelogodišnje linije iz članka 5. točke 2. ovoga Zakona mora se utvrditi najkasnije 60 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe.

Red plovidbe za cjelogodišnje linije iz članka 5. točke 3. ovoga Zakona mora se utvrditi najkasnije 45 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe.

Cjelogodišnji red plovidbe može sadržavati sezonsko i vansezonsko razdoblje.

Red plovidbe za sezonske linije iz članka 5. točke 1., 2. i 3. ovoga Zakona mora se utvrditi do kraja mjeseca rujna tekuće godine, za slijedeću godinu.

Red plovidbe za linije iz članka 2. stavka 2. ovoga Zakona mora se utvrditi najkasnije 90 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe.

#### **Članak 40.**

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, 30 dana prije rokova utvrđenih u članku 39. ovoga Zakona.

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 39. stavka 4., 5. i 6. ovoga Zakona daje nadležna županijska gospodarska komora i nadležne lučke uprave, a za linije iz članka 39. stavka 9. ovoga Zakona daje nadležna županijska gospodarska komora i nadležne lučke uprave uz prethodnu suglasnost Ministra.

#### **Članak 41.**

Usklađeni red plovidbe i cjenik usluga brodar mora objaviti najmanje 30 dana prije dana njegova stupanja na snagu i staviti na uvid i raspolaganje korisnicima usluga, drugim zainteresiranim fizičkim i pravnim osobama, 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 42.**

Brodar je obvezan pridržavati se objavljenog reda plovidbe, koji se ne može mijenjati niti ukinuti prije isteka roka važenja.

Iznimno, od odredbe stavka 1. ovoga članka, red plovidbe može biti izmijenjen uz suglasnost Ministarstva, ako se određena linija ukida ili izmijeni njena relacija zbog izvanrednih okolnosti koje neovisno od volje brodarka onemogućavaju obavljanje prijevoza na toj liniji.

U slučaju ukidanja ili izmjene linije sukladno stavku 2. ovoga članka, potrebna je suglasnost Ministarstva, te davatelja i ovlaštenika koncesije.

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

### **III. POVREMENI PRIJEVOZ**

#### **Članak 43.**

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 smatraju se osobito izletnički prijevozi, kružna putovanja, transferi putnika i taxi prijevozi.

Izletnički prijevoz je prijevoz koji započinje u istoj luci i traje manje od 24 sata, a broj i sastav putnika se ne mijenja tijekom putovanja.

Kružno putovanje u nacionalnoj plovidbi je putovanje koje započinje i završava u istoj luci, s istim brojem i sastavom putnika, a može trajati od jedan do nekoliko dana.

Transferi putnika jesu organizirani prijevozi putnika i sastavni su dio turističke ponude koja uključuje ostale usluge koje nudi organizator.

Brodar koji obavlja transfer putnika ne smije prevoziti putnike koji nisu korisnici turističke ponude u koju je uključen transfer putnika do odredišta.

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 44.**

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



#### **Članak 45.**

Povremeni prijevoz putnika organiziraju putničke agencije sukladno odredbama zakona kojim se uređuje turistička djelatnost.

### **IV. INSPEKCIJSKI NADZOR**

#### **Članak 46.**

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

### **V. KAZNE NE ODREDBE**

#### **Članak 47.**

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

1. obavlja javni prijevoz bez odluke i ugovora o koncesiji (članak 25.);
2. na cjenik usluga ne zatraži suglasnost davatelja koncesije (članak 39. stavak 2.);
3. ne uskladi red plovidbe do propisanog roka (članak 40. stavak 1.);
4. ne dostavi red plovidbe nadležnoj županijskoj komori (članak 40. stavak 2.);
5. ne objavi red plovidbe (članak 41.);
6. se ne pridržava objavljenog reda plovidbe (članak 42.);
7. ne osigura da je službeni jezik posade na brodu hrvatski jezik (br. 34.);
8. koji na brodu ima člana posade koji ne ispunjava uvjete iz članka 17. stavak 1. točka 6. ili stavka 3. ovoga Zakona;
9. ukoliko brodar u određenom roku ne osigura zamjenski brod sukladno odredbama članka 32. 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.

## VI. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

### Članak 48.

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 ili ugovora 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.

U slučaju da broдар iz stavka 1. i 2. ovoga članka ne može održavati liniju ili prestane ispunjavati uvjete za održavanje te linije, Ministarstvo 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., 2. i 3. ovoga članka na kojima se od ostvarenih prihoda ne mogu pokriti ukupni troškovi prijevoza, razlika sredstava osigurat će se u državnom proračunu.

### Članak 49.

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 50.**

Ministarstvo 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 međužupanijske linije kao i lokalne linije raspisati će nadležno tijelo iz članka 15. stavka 3. i 4. ovoga Zakona o najkasnije u roku godine dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

#### **Članak 51.**

Vlada Republike Hrvatske donijet će propis iz članka 28. i 37. ovoga Zakona u roku 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Ministar će donijeti propis iz članka 2. stavka 3. i propis iz članka 13. stavka 6. ovoga Zakona u roku 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

#### **Članak 52.**

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

#### **Članak 53.**

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. Zakona o Jadroliniji, Rijeka (Narodne novine, broj 11/96), članak 10. 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 54.**

Ovaj Zakon stupa na snagu osmog dana od dana objave u "Narodnim novinama".

## OBRAZLOŽENJE

### Članak 1.

U ovom članku uređuju se pitanja koja će se urediti ovim Zakonom.

### Članak 2.

U ovom članku 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.

### Članak 3.

Ovim člankom 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. Takovo rješenje sadržavao je i do sada važeći Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prijevozu.

### Članak 4.

Ovim člankom definiraju se pojedini izrazi koji se koriste u ovom Zakonu.

### Članak 5.

Ovim člankom propisuje se da se linije na kojima se obavlja javni prijevoz razvrstavaju na državne, županijske i međužupanijske linije, te lokalne linije.

### Članci 6. i 7.

Ovim odredbama određuje se koje su to državne linije, te da se obavljanjem prijevoza na tim linijama mora osigurati trajno i redovito povezivanje i održivi razvitak i naseljenost otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

Broj prometnih veza dnevno naseljenih otoka s kopnom u oba pravca utvrdit će se sukladno Nacionalnom programu otoka i programa donesenih temeljem istoga. Predviđeno je da državne linije, kao i do sada utvrđuje Vlada Republike Hrvatske na prijedlog ministarstva nadležnog za poslove pomorstva (Ministarstvo).

Propisano je također što mora sadržavati odluka Vlade Republike Hrvatske o utvrđivanju državnih linija i u kojim slučajevima se ista može izmijeniti.

**Članak 8.**

U ovom članku daje se definicija koje su to županijske i međužupanijske linije, te se propisuje da ih svojom odlukom utvrđuju nadležna županijska poglavarstva, uz prethodnu suglasnost Ministarstva.

**Članak 9.**

Ovim člankom propisuje se koje su to lokalne linije, te tko ih utvrđuje.

**Članak 10.**

Prema ovoj odredbi zabranjeno je linije određene prema članku 5. ovoga Zakona na kojima se obavlja prijevoz s odgovarajućom vrstom broda, kapacitetom broda, relacijom i učestalosti prijevoza, istovremeno utvrditi kao liniju drugog značaja. To znači, da se na državnoj liniji ne može utvrditi županijska, međužupanijska i lokalna linija i obrnuto.

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.

Ovaj prijevoz obavljat će brodar koji je dobio koncesiju za obavljanje prijevoza na dotičnoj državnoj liniji, što znači da ga ne može obavljati drugi brodar.

**Članak 11.**

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.

**Članci 12., 13. i 14.**

Ovim se odredbama propisuje pravo, da se po vrsti prijevoza linije razvrstavaju na trajektne, brzobrodske i klasične brodske linije, te 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 brodske 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 propisat 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.

**Člancima 15. do 35.** uređuju se sva pitanja koja se odnose na davanje koncesija za obavljanje javnog prijevoza.

U **članku 15.** propisuje se da se pravo obavljanja javnog prijevoza stječe na temelju koncesije, a davatelji koncesije jesu: za državne linije Ministarstvo, 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 16.** propisuje se da se odluka o davanju koncesije donosi na temelju javnog natječaja kojeg raspisuje davatelj koncesije. To znači za državne linije natječaj raspisuje Ministarstvo, za županijske županijsko poglavarstvo, za međuzupanijske nadležna županijska poglavarstva u suglasnosti, a za lokalne općinsko, odnosno gradsko poglavarstvo.

Prema odredbi **članka 17.** koncesija za obavljanje javnog prijevoza 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 i 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 za obavljanje prijevoza na liniji za koju traži koncesiju; da je brod iz točke 3. ovoga članka upisan u upisnik trgovačkih brodova Republike Hrvatske i da je proveden postupak carinjenja osim u slučaju iz članka 35. stavak 3. ovoga Zakona; da brod ispunjava propisane tehničke uvjete iz članka 13. ovoga Zakona; da član posade broda mora biti hrvatski državljanin, koji ima 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 na 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 18.** propisano je koji brodar ima prednost kod donošenja odluke o davanju koncesije.

U **članku 19.** uređuje se da postupak provođenja natječaja provode stručna povjerenstva, koja osnivaju davatelji koncesija, a čiji je sastav načelno određen ovom odlukom.

Stručna povjerenstva prema **članku 20.** dužna su nakon provedenog natječaja davatelju koncesije podnijeti obrazloženo mišljenje s prijedlogom najpovoljnije ponude.

U **članku 21.** 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 do 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 22.** 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 brod. Ako pak podnositelj najpovoljnije ponude odustane izbor se može izvršiti između drugih ponuda koje ispunjavaju uvjete ili će se natječaj poništiti.

**Člankom 23.** 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 24.** uređuje se pitanje prava na žalbu protiv odluke o davanju koncesije. U tom smislu propisano je da se protiv odluka koje donosi Ministarstvo ne može izjaviti žalba, već se neposredno može pokrenuti upravni spor, a protiv odluka o koncesiji županijskog, gradskog ili općinskog poglavarstva žalba se podnosi Ministarstvu.

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

U **članku 25.** uređuje se sklapanje ugovora o koncesiji, njegovi učinci, rok sklapanja, te pravne posljedice ne sklapanja ugovora u propisanom obliku.

U **članku 26.** 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 27.** 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 28.** ovlašćuje se Vlada Republike Hrvatske da propiše uvjete i postupak davanja koncesije, te kriterije za određivanje cijene usluge (prijevoza), visinu naknade i načinu njezina plaćanja.

U **članku 29.** određuju se slučajevi kada koncesija prestaje, a u **članku 30.** iz kojih razloga se može oduzeti. Odluku o prestanku ili oduzimanju koncesije donosi davatelj koncesije.

U **članku 31.** propisuje se mogućnost davanje 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 32.** 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.

U **članku 33.** dana je mogućnost ovlašteniku koncesije da za vrijeme trajanja koncesije može obavljati i dodatni prijevoz putnika i vozila izvan ugovorom utvrđene linije uz suglasnost davatelja koncesije, a uz uvjet da dodatni prijevoz ne ugrožava utvrđeni red plovidbe i ujedno smanjuje odgovarajući dio potpore.

Istim člankom 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 34.** propisuje se da je na brodovima službeni jezik posade hrvatski jezik. Ocijenjeno je da je ova odredba potrebna, jer se radi o javnom prijevozu.

U **članku 35.** 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.

**Člancima 36., 37. i 38.** 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 pratiti 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 predlagača linije za međuzupanijske linije, te za lokalne linije u proračunu grada ili općine.

U **člancima 39. do 42.** uređuje se red plovidbe i cjenik usluga.

**Člankom 39.** propisuje se da cjenik usluga (isprava koja sadrži cijenu putne karte i druge uvjete prijevoza) utvrđuje brodar koji je dobio koncesiju uz prethodnu suglasnost davatelja koncesije. U ovom članku u pogledu reda plovidbe propisuje se da red plovidbe utvrđuje brodar nakon usuglašavanja prema odredbama članka 40. ovoga Zakona, određuje rok za njihovo utvrđivanje, te koja tijela daju suglasnost na redove plovidbe.

U **članku 40.** detaljnije se razrađuje usklađivanje redova plovidbe, a u članku 41. njihovo objavljivanje.

**Člankom 42.** 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 Ministarstva zbog izvanrednih okolnosti.

**Člancima 43. do 45.** 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 navodi se samo vrste povremenih prijevoza i daju njihove definicije.

U **članku 46.** propisuje se da inspekcijski nadzor nad primjenom ovoga Zakona provode inspektori sigurnosti plovidbe i drugi ovlašteni državni službenici Ministarstva.

**Člankom 47.** propisuju se kazne za prekršaje zbog povrede odredaba ovoga Zakona. koje učini pravna ili fizička osoba – obrtnik.

**Članci 48. do 54.** su prijelazne i završne odredbe ovoga Zakona.

**Člancima 48. i 50.** 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 **članku 51.** određuju se rokovi u kojima je Vlada Republike Hrvatske i Ministar dužni donijeti propise, za čije su donošenje ovlašteni ovim Zakonom.

U **članku 52.** određuje se rok u kojem je Vlada Republike Hrvatske, županijska, gradska i općinska poglavarstva dužna utvrditi linije prema značenju pravca.

**Člankom 53.** propisuje se prestanak važenja Zakona o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu i odredbe Zakona o Jadroliniji, Rijeka i Zakona o otocima koje su suprotne rješenjima predloženim u ovom Zakonu.

**Člankom 54.** propisuje se dan stupanja na snagu Zakona.